LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie
et du Commerce extérieur

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 3-6
III.	Commentaire des articles	p. 7
IV.	Tableau de correspondance	p. 8
V.	Fiche d'impact	p. 9-12
VI.	Texte coordonné	p. 13-26

I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet la transposition en droit national de la directive 2011/15/UE de la Commission du 23 février 2011 modifiant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Cette dernière directive a fait l'objet d'une importante mise à jour en 2009 transposée en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 27 février 2011.

La directive 2011/15/UE a deux objets principaux :

- la mise à jour des prescriptions récentes imposées aux navires découlant des modifications apportées à la convention internationale SOLAS ;
- la clarification des pouvoirs des Etats membres vis à vis des sociétés d'assistance et de remorquage en cas de menaces graves pour les navires, leurs équipages, leurs passagers et/ou l'environnement.

Dans la mesure où la directive et le présent projet constituent une mesure d'exécution de plusieurs instruments de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ratifiés par le Luxembourg, la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est la base légale adéquate de ce règlement. Les Conventions internationales définies dans la directive transposée ont toutes été valablement publiées au Luxembourg.

II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

Vu la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime de traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer ;

Vu la directive 2011/15/UE de la Commission du 23 février 2011 modifiant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise ne place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Art. 1er

Le règlement grand-ducal du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information est modifié comme suit :

1) A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales d'un Etat membre de l'Union européenne, ou débarquant ses captures dans le port d'un Etat membre de l'Union européenne est équipé, conformément au calendrier figurant à l'annexe II, partie I, d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI. »

2) A l'article 10, paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant :

«b) pour les substances visées à l'annexe I de la convention MARPOL, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50° C et la densité à 15° C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC.286(86) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité.»

3) L'annexe II est remplacée par l'annexe I du présent règlement.

4) L'annexe III est remplacée par l'annexe II du présent règlement.

Art. 2 – Mise en vigueur

Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

«ANNEXE II

Prescriptions applicables aux équipements de bord

I. NAVIRES DE PÊCHE

Les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conformément à l'article 5 selon le calendrier suivant:

- navires de pêche dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard le 31 mai 2012,
- navires de pêche dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard le 31 mai 2013,
- navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard le 31 mai 2014,
- les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 5 à partir du 30 novembre 2010.

II. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES INTERNATIONAUX

a) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un Etat membre, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

b) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un Etat membre, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

c) Dans le cas de navires de marchandises construits avant le 1er juillet 2002, le VDR peut être un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

III. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES DOMESTIQUES

1. **Systèmes d'identification automatique (AIS)**

Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les autres navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

2. **Systèmes enregistreurs des données du voyage (VDR)**

a) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux et construits le 1er juillet 2002 ou après, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

b) Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux construits avant le 1er juillet 2002, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) ou d'un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

IV. EXEMPTIONS

1. **Exemptions de l'obligation d'emport d'un AIS**

a) Les navires à passagers d'une longueur inférieure à 15 mètres ou d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux effectuant des voyages domestiques peuvent être exemptés de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans la présente annexe.

b) Les navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux naviguant exclusivement dans les eaux intérieures d'un Etat membre et en dehors des itinéraires normalement utilisés par les autres navires équipés d'AIS peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un AIS prévue dans la présente annexe.

2. **Exemptions de l'obligation d'emport d'un VDR ou d'un S-VDR**

Des exemptions de l'obligation d'emport d'un VDR ou d'un S-VDR, peuvent être accordées comme suit:

a) les navires à passagers effectuant uniquement des voyages dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR;

b) les navires autres que les navires rouliers à passagers, construits avant le 1er juillet 2002, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR lorsqu'il peut être démontré que l'interfaçage d'un VDR avec l'équipement existant à bord n'est pas justifié ni faisable;

c) les navires de charge construits avant le 1er juillet 2002, qui effectuent des voyages internationaux ou domestiques, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un S-VDR lorsqu'ils sont définitivement retirés du service dans les deux ans à compter de la date de mise en œuvre indiquée dans le chapitre V de la convention SOLAS. »

ANNEXE II

«ANNEXE III

Mesures que les Etats membres côtiers peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement

(en application de l'article 15, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 13 affectant un navire, l'autorité compétente de l'Etat membre de l'Union européenne concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment:

a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé; cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;

b) mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;

c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent;

d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

Dans le cas d'un navire remorqué en vertu d'un accord de remorquage ou de sauvetage, les mesures prises par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne sous les points a) et d) peuvent également avoir pour destinataires les sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage concernées.»

III. Commentaire des articles

Ad art. 1er

Cet article unique apporte les modifications suivantes au règlement grand-ducal du 27 février 2011 :

1) L'article 5 est modifié pour tenir compte du changement de structure de l'annexe II modifiée dans le présent projet. En effet, dans la version précédente, le calendrier d'entrée en vigueur de l'obligation d'emport de l'AIS pour les navires de pêche de plus de 15 mètres se trouvait annexe II, point I, deuxième paragraphe. Dans la nouvelle version de l'annexe introduite par le présent règlement grand-ducal, le calendrier se trouve annexe II, point I.

2) Le nouveau paragraphe 1 de l'article 10 introduit les normes techniques de la résolution MSC.286(86) de l'OMI applicable depuis le 1er juillet 2009. Cette résolution relative à l'identification des produits dangereux a abrogé et remplacé la résolution MSC.150(77) qui servait de référence.

3) L'annexe II est remplacée par l'annexe I du présent projet afin de tenir compte des modifications apportées à la convention SOLAS en matière d'emport des systèmes d'identification automatiques (AIS) et des enregistreurs des données du voyage (VDR), ainsi que du développement des VDR simplifiés. Cette annexe précise également les modalités permettant à certains navires d'être exemptés des prescriptions relatives à l'emport d'un AIS, d'un VDR ou d'un S-VDR) .

4) L'annexe III est remplacée par l'annexe II du présent projet. Cette annexe prévoit à présent la possibilité claire pour un Etat membre côtier de donner instruction aux sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage afin de prévenir une menace grave et imminente pour leur littoral ou intérêts connexes.

Ad art. 2

Cet article ne requiert pas de commentaire particulier.

IV. Tableau de correspondance

Directive 2011/15/UE	Projet de règlement grand-ducal
Article 1	Article 1
Article 2	Non transposé
Article 3	Non transposé
Article 4	Non transposé
Annexe I (annexe II)	Annexe I
Annexe II (annexe III)	Annexe II

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie
et du Commerce extérieur

V. Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet: Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information
Ministère initiateur: Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur (Commissariat aux affaires maritimes)

Auteur: Commissariat aux affaires maritimes
Tél.: 2478 4453
Courriel: cam@cam.etat.lu

Objectif(s) du projet: transposition de la directive 2011/15/CE de la Commission du 23 février 2011 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s): N.a.

Date: 14.10.2011

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: ☒ Non: ☐ [1]

   Si oui, laquelle/lesquelles: ***Chambre de Commerce***

   Remarques/Observations: /.....

2. Destinataires du projet:
   - Entreprises/Professions libérales: Oui: ☒ Non: ☐
   - Citoyens: Oui: ☐ Non: ☒
   - Administrations: Oui: ☒ Non: ☐

3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.:[2] ☒
   (c.àd. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues
   Suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)

   Remarques/Observations: .....

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: ☒ Non: ☐
   Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour
   et publié d'une façon régulière? Oui: ☒ Non: ☐

   Remarques/Observations: .....

[1] Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer
[2] N.a.: non applicable

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: ☐ Non: ☒

   Remarques/Observations: .....

6. Le projet contient-il une charge administrative[3] pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: ☐ Non: ☒

   Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif[4] par destinataire) .....

7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: ☒ Non: ☐ N.a.: ☐

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
   Localisation et identification des navires (systèmes LRIT, AIS et SafeSeanet).

8. Le projet prévoit-il:

   - une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
   - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
   - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échant par un autre texte)? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒

   Si oui, laquelle: .....

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: ☒ Non: ☐ N.a.: ☐

    Si non, pourquoi? .....

[3] Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

[4] Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
    a. simplification administrative, et/ou à une — Oui: ☒ Non: ☐
    b. amélioration de qualité règlementaire? — Oui: ☒ Non: ☐

    Remarques/Observations: /.....

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: ☐ Non: ☒

    Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système: /.....

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: ☐ Non: ☒ N.a.: ☐

    Si oui, lequel? .....

    Remarques/Observations: .....

Egalité des chances

15. Le projet est-il:

    - principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
    - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
      Si oui, expliquez de quelle manière: .....

    - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☒ Non: ☐
      Si oui, expliquez pourquoi: ***pas d'impact en la matière***

    - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
      Si oui, expliquez de quelle manière: .....

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
    Si oui, expliquez de quelle manière: .....

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation[5] ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒

    Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march__int__rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[6] ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒

    Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march__int__rieur/Services/index.html

[5] Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)
[6] Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

VI. Texte coordonné du règlement grand-ducal relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, modifiée par :

- le règlement grand-ducal du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

- le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 février 2011 ... exécution de la directive 2011/15/UE (gras et souligné)

Texte coordonné

Art. 1er – Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique, sauf disposition contraire, aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

2. Sauf disposition contraire, le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires battant pavillon luxembourgeois ou exploités par le Luxembourg et utilisés pour un service public non commercial;

b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres ;

c) aux soutes des navires d'une jauge brute inférieure à 1 000 et à l'avitaillement et au matériel d'armement de tous les navires destinés à être utilisés à bord.

Art. 2 - Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

a) "Instruments internationaux pertinents" les instruments suivants, dans leur version actualisée, tels qu'ils ont été adoptés par la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime :

- "MARPOL" : la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 ;

- "SOLAS" : la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents ;

- la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ;

- la convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et le protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures ;

- "convention SAR" : la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes ;

- "code ISM" : le code international de gestion de la sécurité ;

- "code IMDG" : le code maritime international des marchandises dangereuses ;

- "recueil IBC" : le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, de l'OMI ;

- "recueil IGC" : le recueil international de l'OMI de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac ;

- "recueil BC" : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac ;

- "recueil INF" : le recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires ;

- "résolution A.851(20) de l'OMI", la résolution A.851 (20) de l'Organisation maritime internationale intitulée "Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins" ;

- "résolution A.917 (22) de l'OMI", la résolution 917 (22) de l'Organisation maritime internationale intitulée "Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)", telle que modifiée par la résolution A.956 (23) de l'OMI ;

- "résolution A.949 (23) de l'OMI", la résolution 949 (23) de l'Organisation maritime internationale portant "Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance" ;

- "résolution A.950 (23) de l'OMI", la résolution 950 (23) de l'Organisation maritime internationale intitulée "Services d'assistance maritime (MAS)" ;

- "directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime", les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296ème session du 12 au 16 juin 2006.

b) "exploitant" : l'armateur ou le gérant du navire ;

c) "agent" : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire ;

d) "chargeur" : toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur ;

e) "compagnie" : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS ;

f) "navire" : tout bâtiment de mer ou engin marin battant pavillon luxembourgeois ;

g) "marchandises dangereuses" :
- les marchandises mentionnées dans le code IMDG ;
- les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du recueil IBC ;
- les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du recueil ICG ;
- les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC ;

Sont également incluses, les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du recueil IBC ou au paragraphe 1.1.6 du recueil ICG ;

h) "marchandises polluantes" :

- les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la Convention MARPOL ;
- les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la Convention MARPOL ;
- les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la Convention MARPOL ;

i) "unité de transport de cargaison" : un véhicule destiné au transport de marchandises par route, un wagon destiné au transport de marchandises par rail, un conteneur, un véhicule citerne routier, un wagon de chemin de fer ou une citerne portative ;

j) "adresse" : le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin avec l'exploitant, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou tout autre service habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du navire ;

k) "autorités compétentes" : les autorités et les organisations désignées par les Etats membres de l'Union européenne pour exercer les fonctions prévues par le présent Règlement ;

l) "autorité portuaire" : l'autorité ou le service compétent désigné par les Etats membres côtiers de l'Union européenne pour chaque port pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu du présent règlement ;

m) "lieu de refuge" : un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée désignée par un Etat membre de l'Union européenne pour accueillir des navires en détresse ;

n) "centre côtier" : le service de trafic maritime, l'installation à terre en charge d'un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'OMI ou l'organisme en charge de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ou de lutte contre la pollution en mer désignés par les Etats membres de l'Union européenne;

o) "service de trafic maritime (STM)" : un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre ;

p) "système d'organisation du trafic" : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque d'accidents; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer ;

q) "bateaux traditionnels" : tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique et battant pavillon luxembourgeois ;

r) "accident" : un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et les incidents maritimes ;

s) "SafeSeaNet" : le système communautaire d'échange d'informations maritimes élaboré par la Commission européenne en collaboration avec les Etats membres afin d'assurer la mise en œuvre de la législation communautaire ;

t) "service régulier", une série de traversées organisée de façon à desservir deux mêmes ports ou davantage, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable ;

u) "navire de pêche", tout navire équipé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes, battant pavillon luxembourgeois ;

v) "navire ayant besoin d'assistance", sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un navire battant pavillon luxembourgeois se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation ;

w) "LRIT", un système d'identification et de suivi à distance des navires conformément à la règle SOLAS V/19-1 ;

Art. 3 – Notification préalable à l'entrée dans les ports des Etats membres

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire faisant route vers un port d'un Etat membre de l'Union européenne notifie les informations prévues à l'annexe I, point 1 à l'autorité portuaire :

a) au moins 24 heures à l'avance, ou

b) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à 24 heures, ou

c) si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

2. Les navires venant d'un port situé en dehors de l'Union européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre de l'Union européenne qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes satisfont aux obligations de notification prévues à l'article 11.

Art. 4 – Utilisation de systèmes d'identification automatique

1. Tout navire faisant escale dans un port d'un Etat membre de l'Union européenne doit être équipé de l'AIS répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI.

2. Les navires équipés d'un AIS le maintiennent en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation.

Art. 5 - Utilisation de systèmes d'identification automatique (AIS) par les navires de pêche

1. **Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales d'un Etat membre de l'Union européenne, ou débarquant ses captures dans le port d'un Etat membre de l'Union européenne est équipé, conformément au calendrier figurant à l'annexe II, point I, d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI**.

2. Les navires de pêche équipés de l'AIS maintiennent celui-ci en fonctionnement à tout moment. Dans des circonstances exceptionnelles, l'AIS peut être débranché si le capitaine le juge nécessaire pour la sécurité ou la sûreté de son navire.

Art. 6 - Utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT)

Les navires auxquels la règle SOLAS V/19-1 et les normes de performance et exigences opérationnelles adoptées par l'OMI s'appliquent, doivent être dotés d'un équipement LRIT conforme à ladite règle, lorsqu'ils font escale dans le port d'un Etat membre de l'Union européenne.

Art. 7 – Suivi du respect par les navires des services de trafic maritime

1. Tout navire pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un STM exploité par un ou par plusieurs Etats, dont l'un au moins est un Etat membre de l'Union européenne participe à ce STM et se conforme à ses règles.

2. Tout navire faisant route vers un port d'un Etat membre de l'Union européenne et pénétrant dans la zone d'applicabilité de ce STM, en dehors des eaux territoriales d'un Etat membre de l'Union européenne se conforme aux règles de ce STM.

Art. 8 – Systèmes d'enregistreurs des données du voyage

1. Tout navire faisant escale dans un port d'un Etat membre de l'Union européenne doit être pourvu d'un système d'enregistreur des données du voyage (VDR) conformément aux modalités décrites à l'annexe II, point II.

2. En cas d'enquête après un accident maritime survenu dans les eaux relevant de la juridiction d'un Etat membre de l'Union européenne, les données qui ont été recueillies grâce à un système VDR sont mises à la disposition de l'Etat membre de l'Union européenne concerné. Ces données doivent être utilisées dans le cadre de l'enquête et analysées comme il convient. Les conclusions des enquêtes impliquant un navire battant pavillon luxembourgeois sont publiées conformément aux modalités prévues à l'article 6 de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime de

traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer.

Art. 9 – Enquête sur les accidents

Sans préjudice des dispositions de la loi précitée du 30 avril 2008, les dispositions du code d'enquête sur les accidents et incidents maritimes de l'OMI sont appliquées lorsque l'Administration des enquêtes techniques procède à une enquête sur un accident ou incident maritime impliquant un navire. Cette administration coopère aux enquêtes sur des accidents et incidents maritimes impliquant des navires battant son pavillon.

Art. 10 – Exigences d'information concernant le transport de marchandises dangereuses

1. Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire, quelles que soient ses dimensions, dans le port d'un Etat membre de l'Union européenne que si le capitaine ou l'exploitant a reçu avant que les marchandises soient chargées à bord une déclaration comportant les informations suivantes:

a) les informations énumérées à l'annexe I, point 2;

b) **pour les substances visées à l'annexe I de la convention MARPOL, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC.286(86) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité**.»

c) les numéros d'appel d'urgence du chargeur ou de toute autre personne ou organisme en possession des informations sur les caractéristiques physicochimiques des produits et sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

2. Les navires en provenance d'un port situé en dehors de l'Union européenne, faisant escale dans le port d'un Etat membre de l'Union européenne et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes ont en leur possession une déclaration, fournie par le chargeur, contenant les informations exigées en vertu du paragraphe 1, points a), b) et c).

3. Il est du devoir et de la responsabilité du chargeur de fournir une telle déclaration au capitaine ou à l'exploitant et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au paragraphe 1.

Art. 11 – Notification des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et quittant un port d'un Etat membre de l'Union européenne notifie, au plus tard au moment de l'appareillage, les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente désignée par cet Etat membre.

2. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, venant d'un port situé en dehors de l'Union européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre de l'Union européenne ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un Etat membre de l'Union européenne notifie les informations

visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente de l'Etat membre de l'Union européenne dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage, au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas connue au départ.

3. L'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire doit communiquer les informations relatives à la cargaison visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité portuaire ou à l'autorité compétente.

4. Les informations doivent être transmises par voies électroniques lorsque c'est possible. Pour l'échange de messages électroniques, il y a lieu d'utiliser le document de contrôle de l'interface (DCI) mis au point par la Commission européenne, en consultation avec les Etats membres de l'Union européenne.

Art. 12 – Exemptions

1. Les services réguliers assurés peuvent être exemptés des exigences énoncées aux articles 3 et 11, pour autant que les conditions suivantes aient été remplies:

a) la compagnie exploitant ces services réguliers établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité compétente concernée;

b) pour chaque voyage effectué, les informations prévues à l'annexe I, point 1 ou point 3, selon le cas, sont tenues à la disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie établit un système interne qui garantit, 24 heures sur 24, la transmission sous forme électronique et sans délai de ces informations à l'autorité compétente, conformément à l'article 3, paragraphe 1, ou à l'article 11, paragraphe 3, selon le cas ;

c) toute différence par rapport à l'heure d'arrivée probable au port de destination ou à la station de pilotage, égale ou supérieure à trois heures, est notifiée au port de destination ou à l'autorité compétente conformément à l'article 3, ou à l'article 11, selon le cas ;

d) des exemptions ne sont accordées qu'à des navires déterminés pour ce qui concerne un service spécifique.

Aux fins du premier alinéa, le service n'est réputé être un service régulier que s'il est prévu de l'assurer pendant un mois au minimum. Les exemptions aux exigences des articles 3 et 11 sont limitées à des voyages d'une durée maximale prévue de douze heures.

2. Les compagnies dont les navires bénéficient d'une exemption, délivrée par un Etat membre de l'Union européenne en vertu du présent article en informe le Commissariat aux affaires maritimes ; tout retrait est immédiatement notifié.

Le Commissariat aux affaires maritime communique la liste des compagnies et des navires bénéficiant d'une exemption, ainsi que toute mise à jour à la Commission européenne.

Art. 13 – Signalement des incidents et accidents en mer

1. En vue de permettre la prévention ou l'atténuation de tout risque significatif pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement, et conformément aux exigences du droit international, le capitaine d'un navire naviguant dans la zone de recherche et de sauvetage, la zone

économique exclusive ou une zone équivalente d'un Etat membre de l'Union européenne, doit signaler immédiatement au centre côtier géographiquement compétent :

a) tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel qu'abordage, échouement, avarie, défaillance ou panne, envahissement ou ripage de cargaison, toutes défectuosités dans la coque ou défaillance de structure;

b) tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, tel que défaillances susceptibles d'affecter les capacités de manœuvre ou de navigation du navire, ou toute défectuosité affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication;

c) toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral d'un Etat membre de l'Union européenne, telle qu'un rejet ou un risque de rejet de produits polluants à la mer;

d) toute nappe de produits polluants et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer.

2. Le message de signalement transmis en application du paragraphe 1 comporte au minimum l'identité du navire, sa position, le port de départ, le port de destination, le cas échéant l'adresse permettant d'obtenir les informations sur les marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord, le nombre de personnes à bord, les détails de l'incident ainsi que toute information pertinente visée par la résolution A.851(20) de l'OMI.

Art. 14 – Mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables

1. En raison de conditions météorologiques ou d'un état de la mer exceptionnellement défavorables, le capitaine d'un navire se trouvant dans la zone portuaire concernée d'un Etat membre de l'Union européenne peut recevoir de l'autorité compétente désignée par cet Etat des recommandations ou interdictions d'entrer dans le port ou d'en sortir dans les zones touchées jusqu'à ce qu'il ait été établi qu'il n'existe plus de risque pour la vie humaine ou l'environnement.

2. Le capitaine est tenu d'informer la compagnie des mesures appropriées ou recommandations visées au paragraphe 1. Celles-ci ne préjugent cependant pas de la décision du capitaine prise sur la base de son appréciation de professionnel conformément à la convention SOLAS. Lorsque la décision prise par le capitaine du navire n'est pas conforme aux mesures visées au paragraphe 1, il doit informer les autorités compétentes des raisons de sa décision.

Art. 15 – Mesures relatives aux incidents ou accidents en mer

1. En cas d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 13, le capitaine est tenu de suivre les instructions émanant de l'Etat membre de l'Union européenne concerné.

2. L'exploitant, le capitaine du navire et le propriétaire des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord sont tenus, conformément au droit national et international, de coopérer pleinement avec les autorités nationales compétentes, à leur demande, en vue de minimiser les conséquences d'un incident ou d'un accident en mer.

A cette fin, ils transmettent aux autorités nationales compétentes, à leur demande, les informations visées à l'article 10.

3. Le capitaine d'un navire auquel s'appliquent les dispositions du code ISM informe la compagnie, conformément à ce code, de tout incident ou accident, visé à l'article 13, paragraphe 1,

survenu en mer. Dès qu'elle est informée d'une telle situation, la compagnie doit entrer en contact avec le centre côtier compétent et se mettre à sa disposition, en tant que de besoin.

Art. 16 – Sanctions pénales

Les infractions aux obligations de notification, de participation et de communication prévues articles 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 16 sont punies conformément à l'article 126, alinéa 1, troisième phrase et 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Art. 17 – Disposition abrogatoire

Le règlement grand-ducal du 10 septembre 2004 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil est abrogé.

Art. 18 – Mise en vigueur

Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

LISTE DES INFORMATIONS A NOTIFIER

1. Informations à notifier en vertu de l'article 3 - Informations générales

a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

b) Port de destination;

c) Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage;

d) Nombre total de personnes à bord.

2. Informations à notifier en vertu de l'article 10 - Informations sur la cargaison

a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations-Unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

3. Informations à notifier en vertu de l'article 11

A. Informations générales

a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

b) Port de destination;

c) Pour un navire quittant un port situé dans un Etat membre de l'Union européenne: heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination;

d) Pour un navire venant d'un port situé en dehors de l'Union Européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre de l'Union européenne: heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente;

e) Nombre total de personnes à bord.

B. Informations sur la cargaison

a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations-Unies, classes de risque OMI déterminées conformément

au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et emplacement à bord et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement;

c) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

4. Informations à fournir à l'autorité compétente de l'Etat membre de l'Union européenne concerné par les navires pénétrant dans la zone couverte par des systèmes de comptes rendus obligatoires des navires

A. Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);

B. Date et heure;

C ou D. Position en latitude et longitude ou relèvement réel et distance en milles nautiques à partir d'un point de repère clairement identifié;

E. Cap;

F. Vitesse;

I. Port de destination et heure probable d'arrivée;

P. Cargaison et, si présence de marchandises dangereuses à bord, quantité et classe OMI;

T. Adresse pour la communication de renseignements sur la cargaison;

W. Nombre total de personnes à bord;

X. Informations diverses:

- caractéristiques et quantité estimée de combustible de soute, pour les navires dont la jauge brute est supérieure à 1 000;
- conditions de navigation.

5. Le capitaine du navire informe immédiatement l'autorité compétente ou l'autorité portuaire concernée de tout changement concernant les informations notifiées en vertu de la présente annexe.

ANNEXE II

Prescriptions applicables aux équipements de bord

I. NAVIRES DE PÊCHE

Les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conformément à l'article 5 selon le calendrier suivant:

- navires de pêche dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard le 31 mai 2012,
- navires de pêche dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard le 31 mai 2013,
- navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard le 31 mai 2014,
- les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 5 à partir du 30 novembre 2010.

II. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES INTERNATIONAUX

a) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un Etat membre, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

b) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un Etat membre, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

c) Dans le cas de navires de marchandises construits avant le 1er juillet 2002, le VDR peut être un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

III. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES DOMESTIQUES

1. Systèmes d'identification automatique (AIS)

Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les autres navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

2. **Systèmes enregistreurs des données du voyage (VDR)**

a) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux et construits le 1er juillet 2002 ou après, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

b) Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux construits avant le 1er juillet 2002, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) ou d'un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

IV. EXEMPTIONS

1. **Exemptions de l'obligation d'emport d'un AIS**

a) Les navires à passagers d'une longueur inférieure à 15 mètres ou d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux effectuant des voyages domestiques peuvent être exemptés de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans la présente annexe.

b) Les navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux naviguant exclusivement dans les eaux intérieures d'un Etat membre et en dehors des itinéraires normalement utilisés par les autres navires équipés d'AIS peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un AIS prévue dans la présente annexe.

2. **Exemptions de l'obligation d'emport d'un VDR ou d'un S-VDR**

Des exemptions de l'obligation d'emport d'un VDR ou d'un S-VDR, peuvent être accordées comme suit:

a) les navires à passagers effectuant uniquement des voyages dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR;

b) les navires autres que les navires rouliers à passagers, construits avant le 1er juillet 2002, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR lorsqu'il peut être démontré que l'interfaçage d'un VDR avec l'équipement existant à bord n'est pas justifié ni faisable;

c) les navires de charge construits avant le 1er juillet 2002, qui effectuent des voyages internationaux ou domestiques, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un S-VDR lorsqu'ils sont définitivement retirés du service dans les deux ans à compter de la date de mise en œuvre indiquée dans le chapitre V de la convention SOLAS. »

ANNEXE III

Mesures que les Etats membres côtiers peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement

(en application de l'article 156, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 13 affectant un navire, l'autorité compétente de l'Etat membre de l'Union européenne concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment:

a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé; cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;

b) mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;

c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent;

d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

Dans le cas d'un navire remorqué en vertu d'un accord de remorquage ou de sauvetage, les mesures prises par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne sous les points a) et d) peuvent également avoir pour destinataires les sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage concernées.»

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2011/15/UE DE LA COMMISSION

du 23 février 2011

modifiant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil [1], et notamment son article 27,

considérant ce qui suit:

(1) La résolution MSC.150(77) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été abrogée et remplacée par la résolution MSC.286(86) de l'OMI qui est applicable depuis le 1er juillet 2009. L'article 12 de la directive 2002/59/CE, qui renvoie à la résolution de l'OMI abrogée, doit donc être modifié en conséquence.

(2) Il convient de mettre à jour les prescriptions relatives à l'emport des systèmes d'identification automatiques (AIS) et des enregistreurs des données du voyage (VDR) pour tenir compte des modifications apportées à la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), ainsi que du développement des VDR simplifiés, approuvés par l'OMI. Il convient de préciser davantage le champ des exemptions aux prescriptions relatives à l'emport applicables aux petits navires à passagers sur de courtes distances et de les adapter aux traversées correspondantes.

(3) Il convient d'indiquer plus nettement les pouvoirs d'intervention des États membres à la suite d'un incident en mer. En particulier, il convient d'indiquer clairement qu'ils peuvent donner des instructions aux sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage afin de prévenir une menace grave et imminente pour leur littoral ou des intérêts connexes, pour la sécurité des autres navires, de leurs équipages et des passagers, ou d'autres personnes à terre, ou afin de protéger l'environnement marin.

(4) Les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications

La directive 2002/59/CE est modifiée comme suit:

1) à l'article 12, paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) pour les substances visées à l'annexe I de la convention Marpol, la fiche de données de sécurité détaillant les caractéristiques physico-chimiques des produits y compris, le cas échéant, la viscosité exprimée en cSt à 50 °C et la densité à 15 °C, ainsi que les autres données qui, conformément à la résolution MSC.286(86) de l'OMI, figurent sur la fiche de données de sécurité.»

2) l'annexe II est remplacée par l'annexe I de la présente directive;

3) l'annexe IV est remplacée par l'annexe II de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard douze mois après son entrée en vigueur, sans préjudice de la date prévue par l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil [2] pour ce qui concerne les navires de pêche. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

[1] JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

[2] JO L 131 du 28.5.2009, p. 101.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne.*

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 février 2011.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

«ANNEXE II

Prescriptions applicables aux équipements de bord

I. NAVIRES DE PÊCHE

Les navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conformément à l'article 6 *bis* selon le calendrier suivant:

— navires de pêche dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 24 mètres et inférieure à 45 mètres: au plus tard le 31 mai 2012,

— navires de pêche dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 18 mètres et inférieure à 24 mètres: au plus tard le 31 mai 2013,

— navires de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres et inférieure à 18 mètres: au plus tard le 31 mai 2014,

— les navires de pêche neufs d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 *bis* à partir du 30 novembre 2010.

II. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES INTERNATIONAUX

Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un État membre, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS. Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un État membre, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS. Dans le cas de navires de marchandises construits avant le 1er juillet 2002, le VDR peut être un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

III. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES DOMESTIQUES

1. **Systèmes d'identification automatique (AIS)**

Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les autres navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

2. **Systèmes enregistreurs des données du voyage (VDR)**

a) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux et construits le 1er juillet 2002 ou après, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

b) Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 tonneaux construits avant le 1er juillet 2002, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) ou d'un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

IV. EXEMPTIONS

1. **Exemptions de l'obligation d'emport d'un AIS**

a) Les États membres peuvent exempter les navires à passagers d'une longueur inférieure à 15 mètres ou d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux effectuant des voyages domestiques de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans la présente annexe.

b) Les États membres peuvent exempter de l'obligation d'emport d'un AIS prévue dans la présente annexe les navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux naviguant exclusivement dans les eaux intérieures d'un État membre et en dehors des itinéraires normalement utilisés par les autres navires équipés d'AIS.

2. **Exemptions de l'obligation d'emport d'un VDR ou d'un S-VDR**

Les États membres peuvent accorder des exemptions de l'obligation d'emport d'un VDR ou d'un S-VDR, comme suit:

c) les navires à passagers effectuant uniquement des voyages dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil [1], peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR;

d) les navires autres que les navires rouliers à passagers, construits avant le 1er juillet 2002, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR lorsqu'il peut être démontré que l'interfaçage d'un VDR avec l'équipement existant à bord n'est pas justifié ni faisable;

e) les navires de charge construits avant le 1er juillet 2002, qui effectuent des voyages internationaux ou domestiques, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un S-VDR lorsqu'ils sont définitivement retirés du service dans les deux ans à compter de la date de mise en œuvre indiquée dans le chapitre V de la convention SOLAS.

[1] JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.»

ANNEXE II

«ANNEXE IV

Mesures que les États membres peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement

(en application de l'article 19, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 17 affectant un navire, l'autorité compétente de l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment:

a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé; cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;

b) mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;

c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent;

d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

Dans le cas d'un navire remorqué en vertu d'un accord de remorquage ou de sauvetage, les mesures prises par l'autorité compétente d'un État membre sous les points a) et d) peuvent également avoir pour destinataires les sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage concernées.»