



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

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 5
III.	Commentaire des articles	p. 12
IV.	Tableau de correspondance	p. 14
V.	Fiche financière	p. 15
VI.	Fiche d'impact	p. 16
VII.	Directive + Rectificatif	p. 19



I. Exposé des motifs

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 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 code et des amendements y afférents apportés à certains protocoles et conventions.

La directive 2009/15/CE modifiée par le présent avant-projet a pour objet de pallier les faiblesses constatées au niveau du processus d'inspection et de certification de la flotte de l'Union européenne, en dépit des dispositions prévues par la directive originelle 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 (plusieurs fois modifiée). Cette dernière a été divisée en une nouvelle directive (2009/15/CE) et un règlement européen (règlement (CE) n° 391/2009) qui reflètent tous deux un mouvement vers un plus grand encadrement du travail statutaire des sociétés de classification. La directive 2009/15/CE n'étant qu'une refonte de la directive 94/57/CE modifiée, elle traite des normes régissant les rapports entre les Etats membres et les organismes agréés. De son côté, le règlement (CE) n° 391/2009 reprend le régime de l'agrément par l'Union européenne y compris l'octroi et le retrait, les critères d'agrément, les obligations des organismes agréés et le régime de sanction.

La directive 2009/15/CE s'appuie sur les conventions et résolutions pertinentes adoptées par l'OMI et requiert notamment la clarté de la répartition des tâches entre l'Etat du pavillon et les organismes qui agissent par délégation dans le cadre du contrôle des navires.

Il est utile de rappeler que les conventions internationales maritimes ont été valablement publiées au Luxembourg par :

- la loi du 9 novembre 1990 portant publication de certaines Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 13 juillet 1993 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 27 septembre 1994 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 29 janvier 1997 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 22 juin 1998 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 13 septembre 1999 portant publication d'un certain nombre d'amendements à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, faite à Londres, le 7 juillet 1978 et au Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW);
- l'arrêté grand-ducal du 23 mai 2003 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 31 mars 2004 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;



- la loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 31 juillet 2006 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 17 juin 2008 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 15 septembre 2011 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 3 décembre 2011 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 8 janvier 2013 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 10 janvier 2014 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 3 octobre 2014 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime.

La mise en œuvre de la directive 2009/15/CE au Luxembourg

Dans la mesure où le texte de la directive 2009/15/CE ne modifiait au fond la directive 94/57/CE que sur certains points, les modifications du texte du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997, adoptées par le règlement grand-ducal du 16 mars 2012, se sont limitées à quelques dispositions, somme toute mineures, par rapport à la directive 94/57/CE modifiée. Les parties du texte qui ont été transférées de la directive 94/57/CE vers le règlement (CE) n° 391/2009 y relatif ont été, de leur côté, abrogées.

Néanmoins, la directive 2009/15/CE abrogeait formellement la directive 94/57/CE. Dès lors toute référence à cette dernière s'avère être inopportune. Sur avis du Conseil d'Etat, il a été décidé de finalement abroger 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 pertinents des administrations maritimes, pour le remplacer par un texte coordonné, faisant ainsi disparaître tout renvoi à la directive 94/57/CE. Cette transposition permet également de moderniser le vocabulaire employé et de supprimer l'article 8 concernant les obligations du Luxembourg en tant qu'Etat du port puisqu'il a été constaté que cette fonction n'est concrètement pas assumée par l'Etat luxembourgeois pour des raisons géographiques. Aucun navire fluvio-maritime ne peut fréquenter le Port de Mertert en raison d'obstacles sur le réseau fluvial le reliant à la mer. Enfin, l'abrogation du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 et son remplacement par un texte coordonné sont bienvenus compte tenu du nombre d'amendements que le règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 avait connu jusqu'à présent.

Le contenu de la directive 2014/111/UE

Le terme «conventions internationales» défini à l'article 2, point d), de la directive 2009/15/CE désigne la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er novembre 1974 (ci-après la «convention SOLAS»), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 (ci-après



la «convention sur les lignes de charge») et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (ci-après la «convention MARPOL»), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les Etats membres, dans leur version actualisée.

L'OMI a récemment rendu obligatoires le Code d'application des instruments de l'OMI (appelé «Code III»), un programme associé d'audit des Etats du pavillon, ainsi que le Code régissant les organismes reconnus (appelé «Code RO»). Conformément aux règles de chacune de ces conventions de l'OMI applicables à l'adoption, à la ratification et à l'entrée en vigueur des amendements, il est prévu que les Codes III et RO soient entrés en vigueur au 1er janvier 2015.

Le 13 mai 2013, le Conseil a adopté la décision 2013/268/UE relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'OMI, en ce qui concerne l'adoption de certains codes et des amendements y afférents apportés à certaines conventions et protocoles. Conformément à l'article 5 de cette décision, le Conseil a autorisé les Etats membres à donner leur consentement à être liés par les amendements précités, dans l'intérêt de l'Union et sous la réserve de la déclaration figurant à l'annexe de la décision. La déclaration annexée à la décision 2013/268/UE du Conseil précise qu'aucun élément du Code III ou du Code RO ne doit être interprété comme restreignant ou limitant de quelque manière que ce soit le respect des obligations des Etats membres en vertu du droit de l'Union européenne, en ce qui concerne la définition des «certificats réglementaires» et des «certificats de classification», la portée des obligations et des critères qui s'appliquent aux organismes agréés, les tâches de la Commission européenne en ce qui concerne l'octroi d'agréments, l'évaluation et, le cas échéant, l'application de mesures correctrices ou de sanctions aux organismes agréés. La même déclaration ajoute que, en cas d'audit de l'OMI, les Etats membres indiqueront que n'est vérifiée que la conformité avec les dispositions des conventions internationales concernées que les Etats membres ont acceptées, y compris selon les termes indiqués dans la déclaration.

La Commission européenne est d'avis qu'il existe plusieurs divergences entre, d'une part, le Code III et le Code RO et, d'autre part, la directive 2009/15/CE et le règlement (CE) n° 391/2009. Sur la base de cette évaluation, la Commission a établi que certaines dispositions du Code III et du Code RO sont incompatibles avec la directive 2009/15/CE ou avec le règlement (CE) n° 391/2009. Ces dispositions doivent être exclues du champ d'application de la directive. La directive 2014/111/UE se contente donc de modifier l'article 2, point d), de la directive 2009/15/CE qui définit le terme "Conventions internationales" afin que les dispositions incompatibles avec la législation européenne en soient exclues. Cette modification est directement incorporée au texte du présent avant-projet.

Finalement les auteurs profitent également de ce projet pour tenir compte du 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, publié au journal officiel L 108/8 le 28 avril 2015, pour amender l'article 1.3.c 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.



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 maritime luxembourgeois ;

Vu la directive 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 code et des amendements y afférents apportés à certains protocoles et conventions ;

Vu 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, publié au journal officiel de l'Union européenne L 108/8 le 28 avril 2015 ;

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ayant été demandés ;

Notre Conseil d'État entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie, après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Pour les besoins de l'application du présent règlement, on entend par:

- a) Directive : 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.
- b) Navire : tout bâtiment relevant du champ d'application des conventions internationales.
- c) Navire battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne : un navire immatriculé dans un Etat membre de l'Union européenne et battant pavillon de cet Etat membre conformément à sa législation. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers.
- d) Inspections et visites : les inspections et visites qu'il est obligatoire d'effectuer en vertu des Conventions internationales.
- e) Conventions internationales : la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er novembre 1974 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres de l'Union européenne, à l'exception des paragraphes 16.1, 18.1 et 19 de



- la partie 2 du Code d'application des instruments de l'OMI, et des sections 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 et 3.9.3.3 de la partie 2 du Code régissant les organismes reconnus, dans leur version actualisée.
- f) **Organisme** : une entité juridique, ses filiales et toute autre entité sous contrôle, qui effectue conjointement ou séparément des missions entrant dans le champ d'application du présent règlement.
 - g) **Organisme agréé** : un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009.
 - h) **Autorisation** : un acte en vertu duquel un Etat membre de l'Union européenne habilite un organisme agréé ou lui donne délégation.
 - i) **Certificat réglementaire** : un certificat délivré par ou au nom du Grand-Duché du Luxembourg, conformément aux conventions internationales.
 - j) **Certificat de classification** : un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé.
 - k) **Certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge** : le certificat prévu par le protocole de 1988 modifiant la convention SOLAS, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI).
 - l) **Ministre** : le membre du gouvernement ayant les affaires maritimes dans ses attributions.
 - m) **Contrôle** : les droits, les contrats ou tout autre moyen, en droit ou en fait, qui séparément ou en combinaison, confèrent la faculté d'exercer une influence décisive sur une entité juridique visée à l'alinéa 7 ou permettent à cette entité d'effectuer des missions entrant dans le champ d'application du présent règlement.
 - n) **Règles et procédures** : les exigences d'un organisme agréé applicables à la conception, à la construction, à l'équipement, à l'entretien et à la visite des navires.

Art. 2. En assumant les responsabilités et les obligations incombant au Grand-Duché de Luxembourg aux termes des conventions internationales, afin d'assurer une application effective des dispositions desdites Conventions, notamment en ce qui concerne l'inspection et les visites de navires et la délivrance des certificats réglementaires et des certificats d'exemption tout en agissant en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de la résolution A. 847 (20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les Etats de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI, le ministre décide pour les navires battant pavillon luxembourgeois:

- a) d'habiliter des organismes à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites afférentes à des certificats réglementaires, y compris celles permettant d'évaluer le respect de l'article 7 du présent règlement, et, le cas échéant, à délivrer ou renouveler les certificats y relatifs ou
- b) de recourir à des organismes pour la réalisation, en tout ou en partie des inspections et des visites visées au point a).

Il ne confie ces tâches qu'à des organismes agréés.



Le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes approuve dans tous les cas la délivrance initiale des certificats d'exemption.

Toutefois, pour ce qui est du certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge, ces tâches peuvent être confiées par le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes à un organisme privé agréé et ayant des compétences suffisantes et un personnel qualifié pour effectuer, pour le compte du Grand-Duché de Luxembourg, des travaux spécifiques d'évaluation de la sécurité en matière de radiocommunications.

Le présent article ne concerne pas la certification d'éléments spécifiques de l'équipement des navires.

Art. 3. Le ministre ne peut, en principe, pas refuser d'habiliter un organisme agréé situé dans l'Union européenne à effectuer les tâches telles que définies à l'article 2 du présent règlement.

Le ministre a toutefois la faculté de restreindre le nombre des organismes qu'il habilite en fonction des besoins à condition qu'il y ait des motifs transparents et objectifs de procéder ainsi.

En vue d'autoriser un organisme agréé situé dans un Etat tiers à accomplir tout ou partie des tâches visées à l'article 2, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes agréés situés dans l'Union européenne.

Art. 4. Lorsqu'un organisme est habilité par le ministre, le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes établit une relation de travail avec cet organisme.

Dans l'exercice de ses compétences, telles que définies aux articles 2, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes établit une relation de travail avec les organismes habilités.

La relation de travail est régie par un accord écrit, officiel et non discriminatoire. Cet accord décrit les tâches et fonctions précises assurées par l'organisme et prévoit au moins les éléments suivants:

- a) les dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A. 739 (18) de l'OMI concernant les directives en matière d'agrément des organismes agissant au nom de l'administration, figurant dans l'annexe qui fait partie intégrante du présent règlement, tout en s'inspirant de l'annexe, des appendices et de tous les éléments des circulaires MSC/circulaire 710 et MEPC/circulaire 307 de l'OMI relatives à l'accord type pour l'autorisation des organismes agréés agissant au nom de l'administration.
- b) la possibilité d'un audit périodique par le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes ou par un organisme tiers impartial désigné par celui-ci, des tâches que ces organismes accomplissent au nom de l'Etat, au sens de l'article 6 alinéa 1er du présent règlement,



- c) la possibilité de procéder à des inspections approfondies et aléatoires des navires,
- d) la notification obligatoire d'informations essentielles concernant la flotte de navires battant pavillon luxembourgeois et inscrits dans leur registre de classification, les modifications, les suspensions et les retraits de classe.

A chaque relation de travail, s'applique de plein droit la disposition suivante concernant la responsabilité financière: si l'Etat est finalement déclaré responsable d'un incident de manière définitive par une Cour ou par un Tribunal ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission volontaire, d'une négligence grave, d'une négligence ou imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou autres agissant au nom de l'organisme agréé, il peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit préjudice, dommage matériel, dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé.

Art. 5. Nonobstant les critères minimaux figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 391/2009, lorsque le ministre estime qu'un organisme agréé ne peut plus être habilité à accomplir, en son nom, les tâches visées à l'article 2 du présent règlement, il peut suspendre ou retirer son autorisation.

Dans ce cas, il informe sans délai la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne de sa décision et la motive.

Art. 6. Le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes s'assure que les organismes agréés agissant au nom de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg aux fins de l'article 2 du présent règlement accomplissent effectivement les tâches qui y sont énoncées.

Cette surveillance est assurée sur une base bisannuelle et un rapport est communiqué par le ministre aux autres Etats 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 au cours de laquelle la surveillance a été réalisée.

Art. 7. 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.

Si des règles considérées équivalentes à celles des organismes agréés sont utilisées, communication en est faite immédiatement à la Commission européenne, conformément à la procédure définie dans la directive 98/34/CE, ainsi qu'aux autres Etats membres de l'Union européenne, et à condition que ni un Etat membre de l'Union européenne, ni la Commission européenne ne s'y opposent ou ne constatent, par l'application de la procédure prévue à l'article 6 paragraphe 2 de la directive, qu'elles ne sont pas équivalentes.



Le Grand-Duché du Luxembourg coopère avec les organismes agréés qu'il habilite au développement de leurs règles et des procédures. Il se concerte avec eux en vue de parvenir à une interprétation cohérente des conventions internationales.

Art. 8. Les infractions à l'article 7 du présent règlement grand-ducal relatives à la sécurité de la navigation 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.

Art. 9. Le règlement grand-ducal 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 pertinents des administrations maritimes tel qu'il a été modifié par la suite est abrogé.

Les références des dispositions législatives, réglementaires et administratives existantes au règlement grand-ducal 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 pertinents des administrations maritimes tel qu'il a été modifié s'entendent comme faites au présent règlement.

Art. 10. Le paragraphe 3.c) de l'article 1^{er} 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 et modifié comme suit :

« tout autre incident entraînant le décès ou des blessures graves à l'égard de cinq personnes ou plus, ou causant des blessures graves à cinq personnes ou plus, qui sont présentes sur l'installation en mer où se situe la source du danger ou qui participent à une opération pétrolière ou gazière en mer en rapport avec l'installation ou les infrastructures connectées; ou »

Art. 11. Le présent règlement entre en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

Art. 12. Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



ANNEXE

Un accord officiel conclu par écrit entre le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes et l'organisme habilité doit au moins couvrir les aspects suivants:

1. Application
2. Objet
3. Conditions générales
4. Exécution des fonctions prévues dans le cadre de la délégation des pouvoirs
 - 4.1. Fonctions prévues dans le cadre de la délégation générale des pouvoirs
 - 4.2. Fonctions prévues dans le cadre de la délégation de pouvoirs spéciaux (additionnels)
 - 4.3. Relations entre les activités réglementaires et les autres activités apparentées de l'organisme
 - 4.4. Fonctions visant à coopérer avec les Etats du port pour faciliter la rectification des déficiences constatées à l'issue du contrôle par l'Etat du port ou des anomalies relevant de la compétence de l'organisme.
5. Fondement juridique des fonctions prévues dans le cadre de la délégation des pouvoirs
 - 5.1. Lois, règles et dispositions supplémentaires
 - 5.2. Interprétations
 - 5.3. Dérogations et solutions équivalentes
6. Notification à l'Administration
 - 6.1. Procédures de notification dans le cas de la délégation générale des pouvoirs
 - 6.2. Procédures de notification dans le cas de la délégation de pouvoirs spéciaux
 - 6.3. Notifications relatives à la classification des navires (attribution de la cote, modifications et retrait), selon le cas
 - 6.4. Notification des cas où un navire n'est pas apte à tous égards à prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord ou présente un risque ou un danger excessif pour l'environnement
 - 6.5. Autres notifications
7. Elaboration de règles et/ou règlements - Informations
 - 7.1. Coopération pour l'élaboration de règles et/ou règlements - réunions de liaison
 - 7.2. Echange de règles et/ou règlements et d'informations
 - 7.3. Langue et forme
8. Autres conditions
 - 8.1. Rémunération
 - 8.2. Règles relatives aux procédures administratives
 - 8.3. Confidentialité
 - 8.4. Responsabilité
 - 8.5. Responsabilité financière
 - 8.6. Entrée en vigueur
 - 8.7. Annulation
 - 8.8. Violation de l'accord
 - 8.9. Règlement des différends
 - 8.10. Recours à des sous-traitants



- 8.11. Publication de l'accord
- 8.12. Amendements
- 9. Spécification des pouvoirs délégués par le commissaire aux affaires maritimes à l'organisme
 - 9.1. Types et dimensions des navires
 - 9.2. Conventions et autres instruments, y compris la législation nationale applicable
 - 9.3. Approbation des plans
 - 9.4. Approbation du matériel et de l'équipement
 - 9.5. Visites
 - 9.6. Délivrance de certificats
 - 9.7. Mesures correctives
 - 9.8. Retrait des certificats
 - 9.9. Notification
- 10. Supervision par l'Administration des tâches déléguées à l'organisme
 - 10.1. Documentation du système d'assurance de la qualité
 - 10.2. Accès aux instructions, circulaires et directives internes
 - 10.3. Accès de l'Administration à la documentation de l'organisme intéressant la flotte de l'Administration
 - 10.4. Coopération avec l'Administration en matière d'inspection et de vérification
 - 10.5. Fourniture de renseignements et de données statistiques sur, par exemple, les avaries et les accidents concernant la flotte de l'Administration



III. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}

L'article 1^{er} modifie la définition du terme "Convention internationales" afin que les dispositions incompatibles avec la législation européenne en soient exclues. Il transpose ainsi la disposition principale de la directive 2014/111/UE.

Par ailleurs, certaines expressions ont été modifiées afin d'employer un vocabulaire adapté. Les définitions sont en accord avec la directive 2009/15/CE.

Ad art. 2 à 7

Ces articles reprennent ceux du règlement du 8 septembre 1997, à l'exception de quelques adaptations de vocabulaire.

L'ancien article 8 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 est supprimé. Cet article imposait des obligations au Commissaire aux affaires maritimes en application des dispositions incombant aux Etats du port. Or, il s'est avéré, dans la pratique, que le Luxembourg n'exerçait aucune fonction de port maritime. Le port de Mertert n'est en effet pas accessible aux navires fluvio-maritimes dans la mesure où son accès à la mer, par un réseau fluvial, contient des obstacles infranchissables pour ces navires.

Ad art. 8

L'ancien article 11 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 décrivait les peines applicables en cas d'infractions aux articles 3, paragraphe 1, 9 et 10 dudit règlement. Cet article reprenait les sanctions pénales prévues par l'article 126 de la Loi modifiée du 9 novembre 1990 applicables aux infractions aux dispositions en matière de sécurité de la navigation prévues notamment par les règlements pris en exécution du titre 2 de ladite loi.

Dans un souci de lisibilité, il a été préféré opérer un simple renvoi à l'article 126 de ladite loi. De surcroît, seul le nouvel article 7 est visé, les articles 3 et 10 anciens ayant été abrogés précédemment.

Ad art. 9

Cet article opère l'abrogation et le remplacement du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997.

Toutes les références au règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 faites dans d'autres lois, règlements ou actes administratifs doivent être interprétées comme étant faites au présent règlement.



Ci-dessous un tableau de concordance des articles :

Règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997	Avant-projet de règlement grand-ducal
Art. 1er	Art 1er
Art. 2	Art. 2
Art. 3 (abrogé)	
Art. 4	Art. 3
Art. 5	Art. 4
Art. 6	Art. 5
Art. 7	Art. 6
Art. 8	abrogé
Art. 9	Art. 7
Art. 10 (abrogé)	
Art. 11	Art. 8
Art. 12	Art. 12

Ad art. 10

Cet article transpose 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, publié au journal officiel L 108/8 le 28 avril 2015, et 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 en conséquence.

Ad art. 11

La directive 2014/111/UE prévoit que les Etats membres « appliquent ces dispositions à partir du 1er janvier 2016 ». Pour ne pas créer de disparités avec les autres Etats membres, cette date a été reprise dans le présent avant-projet.

Ad art. 12

Cet article ne demande pas de commentaire particulier.



IV. Tableau de correspondance

Directive 2014/111/UE		Avant-projet de règlement grand-ducal	
Article 1	« À l'article 2 de la directive 2009/15/CE, le point d) est remplacé par le texte suivant: «d) "conventions internationales" la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er novembre 1974 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les 20.12.2014 L 366/86 Journal officiel de l'Union européenne FR navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres, à l'exception des paragraphes 16.1, 18.1 et 19 de la partie 2 du Code d'application des instruments de l'OMI, et des sections 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 et 3.9.3.3 de la partie 2 du Code régissant les organismes reconnus, dans leur version actualisée;».	Article 1 alinéa 6	« Conventions internationales : la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er novembre 1974 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres de l'Union européenne, à l'exception des paragraphes 16.1, 18.1 et 19 de la partie 2 du Code d'application des instruments de l'OMI, et des sections 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 et 3.9.3.3 de la partie 2 du Code régissant les organismes reconnus, dans leur version actualisée. »
Article 2	« 1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 31 décembre 2015, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en communiquent immédiatement le texte à la Commission. Ils appliquent ces dispositions à partir du 1er janvier 2016. 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. 2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive. »	Non transposé sauf paragraphe 1 alinéa 2 par l'article 11	« Le présent règlement entre en vigueur au 1^{er} janvier 2016. »



Article 3	« La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> . »	Non transposé	
Article 4	« Les États membres sont destinataires de la présente directive. »	Non transposé	

Rectificatif à la directive 2013/30/UE	Avant-projet de règlement grand-ducal
Texte rectificatif	Article 10

V. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

L'avant-projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE002C

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

vu 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 2, second alinéa,statuant conformément à la procédure de contrôle de la conformité prévue à l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2099/2002, les États membres et la Commission coopèrent afin de définir, le cas échéant, une position ou une approche commune dans le cadre des enceintes internationales compétentes en vue de réduire les risques de conflit entre la législation maritime de l'Union et les instruments internationaux.
- (2) La directive 2009/15/CE forme avec le règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ un ensemble législatif homogène en vertu duquel les activités des organismes agréés sont régies de façon cohérente selon les mêmes principes et définitions. Conformément à l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE, lorsqu'un État membre décide, pour les navires battant son pavillon, d'habiliter un organisme à effectuer en son nom les inspections et visites afférentes à des certificats réglementaires, il ne confie ces tâches qu'à un organisme agréé, lequel, conformément à l'article 2, point g), de cette directive, est un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009. Par conséquent, la série de règles selon lesquelles les organismes concernés sont agréés a une incidence sur les deux actes.
- (3) Le terme «conventions internationales» défini à l'article 2, point d), de la directive 2009/15/CE désigne la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 (ci-après la «convention SOLAS»), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 (ci-après la «convention sur les lignes de charge») et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (ci-après la «convention MARPOL»), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres, dans leur version actualisée.
- (4) Lors de sa 28^e session, l'assemblée de l'OMI a adopté un Code d'application des instruments de l'OMI (ci-après le «Code III»), figurant dans la résolution A.1070(28) de l'OMI du 4 décembre 2013, ainsi que des amendements à la convention sur les lignes de charge, en vue de rendre obligatoires le Code III et un programme associé d'audit des États du pavillon, figurant dans la résolution A.1083(28) de l'OMI du 4 décembre 2013.
- (5) Lors de sa 66^e session, le Comité de la protection du milieu marin (ci-après le MEPC) de l'OMI a adopté des amendements au protocole de 1978 relatif à la convention MARPOL, figurant dans la résolution MEPC.246(66) du 4 avril 2014, et au protocole de 1997 relatif à la convention MARPOL telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, figurant dans la résolution MEPC.247(66) du 4 avril 2014, en vue de rendre obligatoires le Code III et un programme associé d'audit des États du pavillon.

⁽¹⁾ JO L 131 du 28.5.2009, p. 47.⁽²⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.⁽³⁾ 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 (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11).

- (6) Lors de sa 93^e session, le Comité de la sécurité maritime (ci-après le MSC) de l'OMI a adopté des amendements à la convention SOLAS, figurant dans la résolution MSC.366(93) du 22 mai 2014, et au protocole de 1988 relatif à la convention sur les lignes de charge, figurant dans la résolution MSC.375(93) du 22 mai 2014, en vue de rendre obligatoires le Code III et un programme associé d'audit des États du pavillon.
- (7) Le MEPC, lors de sa 65^e session, et le MSC, lors de sa 92^e session, ont adopté un Code de l'OMI régissant les organismes reconnus (ci-après le «Code RO»), figurant dans la résolution MSC.349(92) du 21 juin 2013.
- (8) Lors de sa 65^e session, le MEPC a adopté des amendements au protocole de 1978 relatif à la convention MARPOL, figurant dans la résolution MEPC.238(65) du 17 mai 2013, en vue de rendre obligatoire le Code RO.
- (9) Lors de sa 92^e session, le MSC a adopté des amendements à la convention SOLAS et au protocole de 1988 relatif à la convention sur les lignes de charge, figurant dans les résolutions MSC.350(92) et MSC.356(92) du 21 juin 2013, en vue de rendre obligatoire le Code RO.
- (10) Aussi, conformément aux règles de chacune de ces conventions de l'OMI applicables à l'adoption, à la ratification et à l'entrée en vigueur des amendements, est-il prévu que les Codes III et RO entrent en vigueur au cours de la période comprise entre le 1^{er} janvier 2015 et le 1^{er} janvier 2018.
- (11) Le 13 mai 2013, le Conseil a adopté la décision 2013/268/UE relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, en ce qui concerne l'adoption de certains codes et des amendements y afférents apportés à certaines conventions et protocoles ⁽¹⁾. Conformément à l'article 5 de cette décision, le Conseil a autorisé les États membres à donner leur consentement à être liés, dans l'intérêt de l'Union et sous la réserve de la déclaration figurant à l'annexe de la décision, par les amendements visés aux considérants 4 à 9 de la présente directive.
- (12) La déclaration annexée à la décision 2013/268/UE du Conseil précise que des États membres considèrent que le Code III et le Code RO contiennent un ensemble d'exigences minimales que les États peuvent développer et améliorer dans la mesure nécessaire au renforcement de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement.
- (13) Elle précise aussi qu'aucun élément du Code III ou du Code RO ne doit être interprété comme restreignant ou limitant de quelque manière que ce soit le respect des obligations des États membres en vertu du droit de l'Union européenne, en ce qui concerne la définition des «certificats réglementaires» et des «certificats de classification», la portée des obligations et des critères qui s'appliquent aux organismes agréés, les tâches de la Commission européenne en ce qui concerne l'octroi d'agréments, l'évaluation et, le cas échéant, l'application de mesures correctrices ou de sanctions aux organismes agréés. La même déclaration précise que, en cas d'audit de l'OMI, les États membres indiqueront que n'est vérifiée que la conformité avec les dispositions des conventions internationales concernées que les États membres ont acceptées, y compris selon les termes indiqués dans la déclaration.
- (14) Dans l'ordre juridique de l'Union, le champ d'application de la directive 2009/15/CE ainsi que celui du règlement (CE) n° 391/2009 contiennent des références aux «conventions internationales» décrites au considérant 3. Dans ce contexte, les amendements aux conventions de l'OMI sont automatiquement incorporés dans le droit de l'Union au moment où ils entrent en vigueur au niveau international, en ce compris les codes connexes à caractère obligatoire comme les codes III et RO, qui font donc partie intégrante des instruments de l'OMI pertinents pour l'application de la directive 2009/15/CE.
- (15) Les modifications des conventions internationales peuvent toutefois être exclues du champ d'application de la législation maritime de l'Union, conformément à la procédure de contrôle de la conformité, si ces modifications répondent au moins à l'un des deux critères définis à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2009/2002.
- (16) La Commission a analysé les amendements aux conventions de l'OMI conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 2009/2002 et établi qu'il existait plusieurs divergences entre, d'une part, le Code III et le Code RO et, d'autre part, la directive 2009/15/CE et le règlement (CE) n° 391/2009.

⁽¹⁾ JO L 155 du 7.6.2013, p. 3.

- (17) Premièrement, le paragraphe 16.1 de la partie 2 du Code III prévoit une liste minimale de moyens et de procédures que l'État du pavillon doit établir, y compris la fourniture d'instructions administratives relatives, entre autres, aux certificats de classification de navire qui sont exigés par l'État du pavillon pour démontrer qu'il est satisfait aux prescriptions relatives à la construction, aux machines et installations électriques et/ou à d'autres prescriptions d'une convention internationale à laquelle l'État du pavillon est partie ou à une prescription des règlements nationaux de l'État du pavillon. Toutefois, comme précisé au considérant 21 ci-dessous, le droit de l'Union établit une distinction entre certificats réglementaires et certificats de classification. Ces derniers sont des documents à caractère privé qui ne constituent pas un acte officiel d'un État du pavillon ni ne sont délivrés au nom d'un État du pavillon. Cette disposition du Code III renvoie en fait à la règle 3-1 de la partie A-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS, qui prévoit que les navires doivent être conçus, construits et entretenus conformément aux prescriptions d'ordre structurel, mécanique et électrique d'une société de classification reconnue par l'administration, aux termes des dispositions de la règle XI-1/1. La convention SOLAS identifie clairement le navire, ou son représentant légal vis-à-vis de l'État du pavillon, comme étant l'objet de l'exigence. De plus, lorsqu'il agit en sa qualité de société de classification, un organisme agréé délivre un certificat de classification de navire conformément à ses propres règles, procédures, conditions et dispositions contractuelles privées, auxquelles l'État du pavillon n'a pas souscrit. Par conséquent, cette disposition du Code III est contraire à la définition des activités de classification et réglementaires, telle qu'elle figure dans l'actuelle législation de l'UE.
- (18) Deuxièmement, le paragraphe 18.1 de la partie 2 du Code III exige de l'État du pavillon qu'il établisse, «*uniquement à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon*», que l'organisme reconnu dispose des ressources voulues, qu'il s'agisse de capacités techniques ou en matière de gestion ou de recherche, pour s'acquitter des tâches qui lui ont été confiées. En revanche, cet aspect de la question constitue, dans le droit de l'Union, une exigence afin de bénéficier de l'agrément, comme en témoigne le critère A.3 de l'annexe I du règlement (CE) n° 391/2009, et s'applique à l'intégralité de la flotte inscrite dans la classification de l'organisme concerné, sans distinction de pavillon. Si cette disposition du Code III était incorporée dans le droit de l'Union, elle aurait pour effet de limiter l'application du critère A.3 de l'annexe I du règlement (CE) n° 391/2009 à l'activité de l'organisme agréé concernant les seuls navires battant pavillon d'un État membre, en contradiction avec les exigences actuellement en vigueur.
- (19) Troisièmement, le paragraphe 19 de la partie 2 du Code III instaure l'interdiction, pour un État du pavillon, d'imposer à ses organismes reconnus d'appliquer aux navires autres que ceux qui sont autorisés à battre son pavillon une prescription quelconque relative, entre autres, à leurs règles de classification, spécifications et procédures. Conformément à la directive 2009/15/CE, les États membres ne peuvent habiliter un organisme à agir en leur nom aux fins de la certification réglementaire de leur flotte respective que si l'organisme a été agréé et est contrôlé à cette fin conformément au règlement (CE) n° 391/2009. Dans ce cadre, les organismes agréés doivent, de ce fait, satisfaire à certaines exigences dans l'exercice des activités concernant la flotte inscrite dans leur classification, sans distinction de pavillon. Il s'agit de la plupart des critères fixés à l'annexe I du règlement (CE) n° 391/2009, ainsi que d'autres obligations, en particulier de l'article 10, paragraphe 4, dudit règlement. Si cette disposition du Code III était incorporée dans le droit de l'Union, elle aurait pour effet de limiter l'application des exigences actuelles en matière d'agrément figurant dans le règlement (CE) n° 391/2009, notamment s'il s'agit de règles, spécifications et procédures, à l'activité de l'organisme agréé concernant les seuls navires battant pavillon d'un État membre.
- (20) Quatrièmement, la section 1.1 de la partie 2 du Code RO définit un «organisme reconnu» comme un organisme qui a été évalué par un État du pavillon et jugé conforme à la partie 2 du code RO. En revanche, l'article 2, point g), de la directive 2009/15/CE dispose qu'un organisme agréé est un «organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009». Selon l'évaluation de la Commission exposée aux considérants 21 à 23, il apparaît que plusieurs dispositions de la partie 2 du Code RO sont incompatibles avec le règlement (CE) n° 391/2009. Par conséquent, un organisme reconnu, tel que défini dans le Code RO, ne satisferait pas à toutes les exigences du règlement (CE) n° 391/2009 et ne répondrait pas à la définition d'un organisme agréé figurant dans le droit de l'Union.
- (21) Cinquièmement, la section 1.3 de la partie 2 du Code RO définit les «certificats et services réglementaires» comme une catégorie unique d'activités qu'un organisme reconnu est autorisé à exercer au nom de l'État du pavillon, y compris la délivrance des certificats relatifs aux prescriptions réglementaires comme de classification. En revanche, les définitions figurant à l'article 2, points i) et k), de la directive 2009/15/CE établissent une distinction claire entre les «certificats réglementaires», lesquels sont délivrés par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales, et les «certificats de classification», c'est-à-dire les documents délivrés par un organisme agréé, en sa qualité de société de classification, certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé. Il s'ensuit que, en vertu du droit de l'Union, les certificats réglementaires et de classification sont distincts et de natures différentes. En l'occurrence, les certificats réglementaires ont un caractère public, tandis que les certificats de classification ont un caractère privé puisqu'ils sont délivrés par la société de classification conformément à ses propres règles, procédures et conditions. Il en résulte que les certificats de classification délivrés par un organisme agréé concernant un navire, pour attester du respect des règles et procédures de classification, y compris lorsqu'un État du pavillon procède à une vérification comme preuve de conformité à la règle 3-1 de la partie A-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS, sont des documents à caractère strictement privé qui ne constituent pas un acte officiel d'un État du pavillon ni ne sont établis au nom d'un État du pavillon. Toutefois, dans le Code RO, les «certificats et services réglementaires» sont systématiquement mentionnés comme fournis par l'organisme reconnu «au nom de l'État du pavillon», en contradiction avec la distinction juridique établie dans le droit de

l'Union. Nonobstant cette contradiction, la disposition du Code RO, si elle était acceptée comme norme dans l'ordre juridique de l'Union, ferait manifestement courir un risque, à savoir que les exigences en matière d'agrément figurant dans le règlement (CE) n° 391/2009, qui concernent l'intégralité des activités de l'organisme sans distinction de pavillon, ne pourraient plus être appliquées dans l'UE. En raison du lien, décrit au considérant 2, entre les deux instruments, ce risque concerne aussi la directive 2009/15/CE.

- (22) Sixièmement, la section 3.9.3.1 de la partie 2 du Code RO prévoit un mécanisme de coopération entre les organismes reconnus dans le seul cadre établi par l'État du pavillon en vue de normaliser les moyens de délivrer les certificats réglementaires et de fournir les services réglementaires à l'État du pavillon, selon le cas, tandis que la section 3.9.3.2 de la partie 2 du même code prévoit un cadre établi «*par un État du pavillon ou un groupe d'États du pavillon*» pour régir la coopération entre leurs organismes reconnus en ce qui concerne les aspects techniques et de sécurité de «*la délivrance des certificats et des services réglementaires [...] pour le compte dudit État ou desdits États du pavillon*». En revanche, la coopération entre organismes agréés en vertu du droit de l'Union est régie par l'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009, lequel exige desdits organismes qu'ils se consultent mutuellement en vue de maintenir l'équivalence et de parvenir à une harmonisation de leurs règles et procédures et de la mise en œuvre de celles-ci, et qu'ils définissent, dans les cas appropriés, un cadre de reconnaissance mutuelle des certificats de classification délivrés pour le matériel, les équipements et les éléments constitutifs. Ces deux processus de coopération en vertu de l'article 10, paragraphe 1, s'appliquent aux activités privées des organismes agréés, en leur qualité de sociétés de classification, et donc sans distinction de pavillon. Aussi, si les mécanismes de coopération prévus dans le Code RO étaient incorporés dans le droit de l'Union, ils auraient pour effet de limiter le champ d'application du cadre de coopération établi par le règlement (CE) n° 391/2009 aux activités des organismes agréés concernant les seuls navires battant pavillon d'un État membre, en contradiction avec les exigences actuellement en vigueur.
- (23) Septièmement, la section 3.9.3.3 de la partie 2 du Code RO est identique au paragraphe 19 de la partie 2 du Code III. Aussi les considérations formulées au considérant 19 sont-elles également valables pour cette disposition du Code RO.
- (24) Aucun élément, que ce soit dans le Code III ou dans le Code RO, ne doit restreindre la capacité de l'Union à établir, conformément aux traités et au droit international, des conditions appropriées pour l'octroi de l'agrément aux organismes qui souhaitent être habilités par les États membres à mener en leur nom des visites de navires et des activités de certification, en vue d'atteindre les objectifs de l'Union et notamment de renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement.
- (25) Le dispositif de reconnaissance mutuelle des certificats de classification délivrés pour le matériel, les équipements et les éléments constitutifs instauré par l'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009 n'est applicable dans l'Union qu'aux seuls navires battant pavillon d'un État membre. Pour ce qui est des navires étrangers, l'acceptation de tels certificats reste à la discrétion des États du pavillon tiers dans l'exercice de leur juridiction exclusive, en vertu notamment de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM).
- (26) Sur la base de son évaluation, la Commission a établi que les dispositions du Code III et du Code RO visées dans les considérants ci-dessus sont incompatibles avec la directive 2009/15/CE, ou avec le règlement (CE) n° 391/2009 et par conséquent avec la directive 2009/15/CE en raison du lien entre les deux instruments décrit au considérant 2, et doivent être exclues du champ d'application de cette directive. Il y a donc lieu de modifier en conséquence l'article 2, point d), de la directive 2009/15/CE.
- (27) Comme le Code RO entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015, la présente directive doit entrer en vigueur aussi tôt que possible après sa publication.
- (28) Le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) n'a pas rendu d'avis sur les mesures prévues par la présente directive. Un acte d'exécution a été jugé nécessaire et le président a soumis le projet d'un tel acte au comité d'appel, pour une nouvelle délibération. Les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis du comité d'appel,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

À l'article 2 de la directive 2009/15/CE, le point d) est remplacé par le texte suivant:

- «d) "conventions internationales" la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les

navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres, à l'exception des paragraphes 16.1, 18.1 et 19 de la partie 2 du Code d'application des instruments de l'OMI, et des sections 1.1, 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 et 3.9.3.3 de la partie 2 du Code régissant les organismes reconnus, dans leur version actualisée;».

Article 2

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 31 décembre 2015, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en communiquent immédiatement le texte à la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2016.

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.

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

Article 3

La présente directive entre en vigueur le 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 17 décembre 2014.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

Rectificatif à la directive 2014/51/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant les directives 2003/71/CE et 2009/138/CE et les règlements (CE) n° 1060/2009, (UE) n° 1094/2010 et (UE) n° 1095/2010 en ce qui concerne les compétences de l'Autorité européenne de surveillance (Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles) et de l'Autorité européenne de surveillance (Autorité européenne des marchés financiers)

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 153 du 22 mai 2014)

Page 54, article 2, point 80, concernant l'article 308 *ter*, paragraphe 9, point b), de la directive 2009/138/CE:

au lieu de: «b) au 31 décembre 2015, pourraient être utilisés afin de respecter la marge de solvabilité disponible dans une proportion d'au moins 50 % de la marge de solvabilité conformément aux dispositions législatives [...]»,

lire: «b) au 31 décembre 2015, pourraient être utilisés afin de respecter la marge de solvabilité disponible dans une proportion allant jusqu'à 50 % de la marge de solvabilité conformément aux dispositions législatives [...]».

Page 54, article 2, point 80, concernant l'article 308 *ter*, paragraphe 10, point b), de la directive 2009/138/CE:

au lieu de: «b) au 31 décembre 2015, pourraient être utilisés afin de respecter la marge de solvabilité disponible dans une proportion d'au moins 25 % de la marge de solvabilité conformément aux dispositions législatives [...]»,

lire: «b) au 31 décembre 2015, pourraient être utilisés afin de respecter la marge de solvabilité disponible dans une proportion allant jusqu'à 25 % de la marge de solvabilité conformément aux dispositions législatives [...]».

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

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 178 du 28 juin 2013)

Page 73, à l'article 2, point 1), sous c):

au lieu de: «c) tout autre incident entraînant le décès de cinq personnes ou plus ou causant des blessures graves à cinq personnes ou plus, [...]»,

lire: «c) tout autre incident entraînant le décès ou des blessures graves à l'égard de cinq personnes ou plus, [...]».

Rectificatif au règlement (UE) 2015/104 du Conseil du 19 janvier 2015 établissant, pour 2015, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union, modifiant le règlement (UE) n° 43/2014 et abrogeant le règlement (UE) n° 779/2014

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 22 du 28 janvier 2015)

Page 88, à l'annexe I B, dans le premier tableau, titre de la première colonne, «Espèce»:

au lieu de: «Crabes des neiges
Raja circularis»

lire: «Crabes des neiges
Chionoecetes spp.»

Version consolidée tenant compte des directives:

- 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 («Journal officiel de l'Union européenne» L 178 du 28 juin 2013)

Règlement grand-ducal 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.

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 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;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'État entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «installation», un équipement fixe ou mobile, ou une combinaison d'équipements interconnectés en permanence par des passerelles ou par d'autres structures, utilisés pour des opérations pétrolières et gazières en mer ou en rapport avec ces opérations. Les installations comprennent les unités mobiles de forage au large lorsqu'elles sont positionnées dans les eaux situées au large des côtes aux fins du forage, de la production ou d'autres activités en rapport avec des opérations pétrolières et gazières en mer;
2. «infrastructures connectées», dans la zone de sécurité située dans un rayon de 500 mètres à partir de toute partie de l'installation:
 - a) tout puits et toute structure, toute unité supplémentaire et tout dispositif associés connectés à l'installation;
 - b) tout équipement ou mécanisme placé sur ou fixé à la structure principale de l'installation;
 - c) tout équipement ou mécanisme de pipeline attaché;
3. «accident majeur», dans le cadre d'une installation ou d'infrastructures connectées:
 - a) un incident impliquant une explosion, un incendie, la perte de contrôle d'un puits, ou une fuite de pétrole ou de gaz ou le rejet de substances dangereuses causant ou risquant très probablement de causer des décès ou des dommages corporels graves;

- b) un incident entraînant des dommages graves pour l'installation ou les infrastructures connectées, causant ou risquant très probablement de causer des décès ou des dommages corporels graves;

(Projet RGD de ..)

- c) tout autre incident entraînant le décès ou des blessures graves à l'égard de cinq personnes ou plus, ou causant des blessures graves à cinq personnes ou plus, qui sont présentes sur l'installation en mer où se situe la source du danger ou qui participent à une opération pétrolière ou gazière en mer en rapport avec l'installation ou les infrastructures connectées; ou
- d) tout incident environnemental majeur résultant d'incidents visés aux points a), b) et c).

Aux fins de déterminer si un incident constitue un accident majeur au sens des points a), b) ou d), une installation qui est, en règle générale, laissée sans surveillance est réputée faire l'objet d'une surveillance;

- 4. «opérations pétrolières et gazières en mer», toutes les activités liées à une installation ou à des infrastructures connectées, y compris leur conception, planification, construction, exploitation et déclassement, relatives à l'exploration et la production de pétrole ou de gaz mais à l'exclusion du transport de pétrole et de gaz d'une côte à une autre;

Art. 2. Toute entreprise enregistrée au Grand-Duché de Luxembourg qui mène elle-même ou par l'intermédiaire de filiales des opérations pétrolières et gazières en mer hors de l'Union européenne, en tant que titulaires d'une autorisation ou en tant qu'exploitants, doit soumettre au Commissaire aux affaires maritimes un rapport sur les circonstances de tout accident majeur dans lequel elles ont été impliquées.

Ce rapport doit considérer les aspects de sécurité et de protection de l'environnement.

Le Commissaire aux affaires maritimes transmet ce rapport à la Commission européenne.

Art. 3. Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.