



## Exposé des motifs

Le projet de règlement grand-ducal vise à introduire une modification à l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information afin de transposer la directive déléguée (UE) 2025/811 de la Commission du 19 février 2025 modifiant l'annexe I de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les informations à notifier dans le cadre des systèmes de compte rendu des navires.

La directive déléguée (UE) 2025/811 de la Commission a été adoptée pour répondre aux préoccupations importantes causées par le développement croissant de « flottes fantômes ». Ces flottes fantômes constituent en effet un risque accru pour la sécurité maritime et l'environnement. Les navires transportent du pétrole sans se conformer aux réglementations internationales en matière de sécurité et opèrent sans les assurances obligatoires, ce qui accroît à la fois le risque d'accidents maritimes, de dommage à l'environnement et de non-recouvrement en cas de dommage. La directive (UE) 2025/811 précitée a pour objectif de renforcer le système juridique déjà en place en couvrant les situations des navires en transit, qui ne pénètrent dans aucun port d'un État membre.

L'annexe I, point 4 de la directive 2002/59/CE précitée décrit le type d'informations que les navires doivent fournir aux autorités compétentes, notamment de l'État côtier, via les systèmes de compte rendu applicables. Elle est ainsi complétée par de nouvelles informations concernant les certificats d'assurance obligatoire.

Le projet de règlement grand-ducal intègre ses modifications dans l'annexe I du règlement grand-ducal précité du 27 février 2011.



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

Nous Guillaume, 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 modifiée 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 ;

Vu la directive déléguée (UE) 2025/811 de la Commission du 19 février 2025 modifiant l'annexe I de la directive 2002/59/CE du parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les informations à notifier dans le cadre des systèmes de compte rendu des navires ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

### **Arrêtons :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'annexe I, point 4, point X, du règlement grand-ducal modifié du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information est remplacée par le texte suivant :

« 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,
- un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et gardés à bord du navire, attestant de l'existence d'une assurance pour les créances maritimes conformément à l'article 4 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 portant application de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, ainsi que des certificats de responsabilité civile délivrés conformément à:
  - la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée (convention de 1992 sur la responsabilité civile),



- la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute), et
- la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 (convention de Nairobi de 2007). »

**Art. 2.** Le ministre ayant les Affaires maritimes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



## Commentaire des articles

**Ad art. 1<sup>er</sup>.** L'article 1<sup>er</sup> ajoute les certificats d'assurance obligatoire aux informations à notifier à l'autorité compétente de l'État membre concerné lorsqu'un navire pénètre dans une zone couverte par des systèmes de comptes rendus obligatoires.

**Ad art. 2.** Formule exécutoire



## Texte coordonné

### 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.~~

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,
- un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et gardés à bord du navire, attestant de l'existence d'une assurance pour les créances maritimes conformément à l'article 4 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 portant application de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, ainsi que des certificats de responsabilité civile délivrés conformément à:
  - la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée (convention de 1992 sur la responsabilité civile),
  - la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute), et
  - la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 (convention de Nairobi de 2007).



**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.**



**DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2025/811 DE LA COMMISSION**

**du 19 février 2025**

**modifiant l'annexe I de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les informations à notifier dans le cadre des systèmes de compte rendu des navires**

**(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 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 27, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) L'évolution récente du transport de marchandises dangereuses, y compris le pétrole, suscite de vives inquiétudes en raison de conflits géopolitiques qui ont des répercussions sur le transport maritime. En particulier, l'existence de la «flotte fantôme», telle que définie dans la résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui comprend souvent des navires ne respectant pas les normes, présente des risques considérables pour la sécurité maritime et les écosystèmes marins.
- (2) Selon les estimations, le nombre de navires composant la «flotte fantôme» a augmenté de 70 % au cours des dernières années pour atteindre quelque 600 bâtiments. Le fonctionnement opaque de la «flotte fantôme» crée des difficultés, notamment pour établir et vérifier le statut des certificats, y compris les certificats d'assurance. L'augmentation du transport de pétrole par ces navires dangereux et non assurés compromet le respect des normes de sécurité et environnementales en vigueur dans le cadre des instruments élaborés par l'OMI.
- (3) En conséquence, l'augmentation de l'exposition des littoraux des États membres aux dommages environnementaux résultant d'une intensification de l'activité de la «flotte fantôme», qui entraîne un risque accru d'accidents et d'incidents maritimes, est considérée comme une menace inacceptable pour la sécurité de la vie humaine en mer et pour l'environnement.
- (4) Les possibilités juridiques d'imputer la responsabilité d'un incident ou d'obtenir réparation pour celui-ci sont limitées du fait du manque de clarté entourant la propriété des navires et leur couverture d'assurance, ce qui laisse aux États membres concernés et à l'Union européenne la charge de réparer les dommages causés par un déversement potentiel.
- (5) La directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes contient des dispositions concernant la fourniture de la preuve de l'assurance maritime pour tout navire — quel que soit son pavillon — faisant route vers un port d'un État membre de l'UE, ainsi que dans les eaux territoriales des États membres de l'UE, sans préjudice des exigences du droit international. Elle ne couvre toutefois pas les navires en transit.
- (6) En vertu de l'article 5 de la directive 2002/59/CE, tous les navires entrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires d'un ou de plusieurs États membres de l'UE doivent respecter ce système en ce qui concerne la notification des informations requises. Au titre de l'article 16, en outre, tout navire qui ne fournit pas la preuve, ou ne dispose pas, de certificats d'assurance ou de garanties financières conformément aux règles internationales ou de l'UE est considéré comme présentant un danger potentiel pour le transport maritime ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement.
- (7) Les exigences existantes ne couvrent pas de manière adéquate les situations dans lesquelles des navires, quel que soit leur pavillon, naviguent le long des côtes des États membres, en transit, mais ne pénètrent dans aucun port d'un État membre. Ces situations doivent être prises en considération.

<sup>(1)</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

<sup>(2)</sup> Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 128, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj>).



- (8) Les évolutions récentes au niveau international soulignent la nécessité de prendre des mesures fortes pour faire face aux risques présentés par les navires non assurés et dangereux. La résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI (décembre 2023) demande instamment que des mesures soient prises pour prévenir les opérations illégales menées dans le secteur maritime par les navires «non déclarés» ou «fantômes». Les lignes directrices révisées du comité juridique de l'OMI (LEG.1/Circ.16, juin 2024) fixent des normes actualisées pour la reconnaissance des certificats d'assurance de responsabilité civile et la validation des fournisseurs de garanties financières, y compris les clubs de protection et d'indemnisation (clubs P&I), tandis que les résolutions de l'Assemblée du Fonds 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire (résolutions n° 14 et n° 6, respectivement, de novembre 2024) renforcent le régime international de responsabilité et d'indemnisation établi en vertu de la convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC), de la convention de 1992 sur le Fonds et du protocole relatif au fonds complémentaire. Pour garantir l'harmonisation avec ces normes internationales et lutter efficacement contre les risques émergents, il est nécessaire de mettre à jour la directive 2002/59/CE de façon à tenir compte de ces évolutions.
- (9) Afin de renforcer la sécurité maritime/la préparation en cas de pollution et de permettre aux États côtiers de suivre efficacement le trafic des navires, en particulier les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes telles que des hydrocarbures, l'OMI a mis en place plusieurs systèmes de compte rendu obligatoire des navires. Ces systèmes sont conçus pour faciliter l'échange d'informations essentielles relatives aux mouvements des navires et des cargaisons, permettant aux autorités compétentes d'être rapidement informées. Dans l'Union, ces informations sont transmises par l'intermédiaire des systèmes nationaux de compte rendu connectés au système d'échange d'informations maritimes de l'Union, SafeSeaNet. Dans son annexe I, point 4, la directive 2002/59/CE décrit le type d'informations que les navires doivent fournir aux autorités via les systèmes de compte rendu applicables. Afin de répondre à l'évolution des besoins opérationnels et de sécurité, il est nécessaire de modifier cette annexe afin d'y inclure de nouvelles informations, plus précisément celles concernant les certificats d'assurance, considérées comme déterminantes pour garantir la sécurité maritime, la protection de l'environnement et une réaction efficace aux situations d'urgence.
- (10) Il convient dès lors de modifier la directive 2002/59/CE en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

À l'annexe I, point 4, de la directive 2002/59/CE, le point X est remplacé par le texte suivant:

«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,
- un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et gardés à bord du navire, attestant de l'existence d'une assurance pour les créances maritimes conformément à l'article 4 de la directive 2009/20/CE, ainsi que des certificats de responsabilité civile délivrés conformément à:
  - la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée (convention de 1992 sur la responsabilité civile),
  - la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute), et
  - la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 (convention de Nairobi de 2007).».

*Article 2*

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard dans un délai de 6 (six) mois, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du jour suivant celui de leur adoption.

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 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 19 février 2025.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN



## Fiche financière

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

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