

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 166**

**12 octobre 2004**

---

**Sommaire**

**SYSTEME COMMUNAUTAIRE DE SUIVI DU TRAFIC DES NAVIRES**

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 ..... page **2518**

---

**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.**

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 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;

L'avis de la Chambre de Commerce ayant été demandé;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup> – Champ d'application**

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

2. Le présent règlement grand-ducal 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 battant pavillon luxembourgeois;
- c) aux soutes de moins de 5.000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

**Art. 2 – Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- a) "Instruments internationaux" les instruments suivants :
  - "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";
- 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 à grande vitesse 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 côtiers de la Communauté européenne pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu du présent règlement;

l) "Autorité portuaire" : l'autorité ou le service compétent désigné par les Etats membres côtiers de la Communauté 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 côtier de la Communauté 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 côtiers de la Communauté 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 battant pavillon luxembourgeois 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;

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

### **Art. 3 – Notification préalable à l'entrée dans les ports des Etats membres de la Communauté européenne**

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire faisant route vers un port d'un Etat membre de la Communauté 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 la Communauté européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre de la Communauté européenne qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes satisfont aux obligations de notification prévues à l'article 9 du présent règlement.

### **Art. 4 – Utilisation de systèmes d'identification automatique**

1. Tout navire faisant escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne doit être équipé, suivant le calendrier figurant à l'annexe II, point I, 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 – 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 la Communauté européenne participe à ce STM et se conforme à ses règles.

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

### **Art. 6 – Systèmes d'enregistreurs des données du voyage**

1. Tout navire faisant escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté 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 la Communauté européenne, les données qui ont été recueillies grâce à un système VDR sont mises à la disposition de l'Etat membre concerné. Ces données doivent être utilisées dans le cadre de l'enquête et analysées comme il convient. Les conclusions de l'enquête sont publiées conformément à l'article 4 de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer.

### **Art. 7 – Enquête sur les accidents**

En cas d'accident ou incident maritime impliquant un navire visé par le présent règlement, les dispositions du code d'enquête sur les accidents et incidents maritimes de l'OMI sont suivies conformément :

a) à l'article 7 du règlement grand-ducal du 28 juin 2002 transposant la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse;

b) à la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer;

c) au règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans le domaine du transport maritime.

L'entité d'enquête prévue à l'article 3 de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer coopère aux enquêtes sur des accidents et incidents impliquant des navires luxembourgeois.

### **Art. 8 – Obligations incombant au chargeur**

1. Aucune marchandise dangereuse ou polluante, quelles que soient ses dimensions, ne peut être chargée à bord d'un navire dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne si le capitaine ou l'exploitant n'a pas reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe I, point 2.

2. Il incombe au chargeur de fournir au capitaine ou à l'exploitant une telle déclaration et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

### **Art. 9 – 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 la Communauté 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 la Communauté européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre de la Communauté européenne ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un Etat membre de la Communauté européenne notifie les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente de l'Etat membre 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 mis au point par la Commission, en consultation avec les Etats membres de la Communauté européenne.

### **Art. 10 – Exemptions**

L'autorité compétente de l'Etat membre concerné peut exempter les services réguliers effectués entre les ports situés sur son territoire de l'exigence prévue à l'article 9 lorsque les conditions suivantes sont réunies:

a) la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus 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 énumérées à l'annexe I, point 3 du présent règlement, sont tenues à disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission sans délai, après en avoir reçu la demande, desdites informations à l'autorité compétente 24 heures sur 24, par voie électronique conformément à l'article 9, paragraphes 3 et 4.

#### **Art. 11 – Signalement des incidents et accidents en mer**

1. Sans préjudice du droit international et en vue de permettre la prévention ou l'atténuation de tout risque significatif pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement, 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 la Communauté européenne, signale 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 déficiences 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 déficence 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 la Communauté 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 et par le règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans le domaine du transport maritime.

#### **Art. 12 – 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 la Communauté européenne peut recevoir de l'autorité compétente désignée par cet Etat membre 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 et/ou l'environnement.

2. Le capitaine informe 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 informe les autorités compétentes des raisons de sa décision.

#### **Art. 13 – Mesures relatives aux incidents ou accidents en mer**

1. 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 cet effet, le capitaine est susceptible de recevoir de l'Etat côtier les instructions reprises à l'annexe III.

2. 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 11, 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. 14 – Sanctions**

Les infractions aux obligations de notification, de participation et de communication prévues articles 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11 et 13 du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 126, troisième phrase et suivantes de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

#### **Art. 15 – Contrôle de la mise en oeuvre**

Conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans le domaine du transport maritime, le commissaire aux affaires maritimes est informé sans délai de tout incident ou accident maritime impliquant un navire.

Dans ce cas, lorsque, à l'occasion d'un incident ou d'un accident visé à l'article 13, le commissaire aux affaires maritimes est informé par un Etat membre de la Communauté européenne que la compagnie n'a pas été en mesure d'établir et de maintenir un lien avec le navire ou avec les centres côtiers concernés, et que la gravité de la défaillance démontre l'existence d'un défaut majeur de conformité dans le fonctionnement du système de gestion de la sécurité de la compagnie, celui-ci prend immédiatement les mesures en vue de faire retirer l'attestation de conformité et le certificat de gestion de la sécurité.

**Art. 16.** Le règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 93/75/CEE relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes est abrogé.

**Art. 17.** Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de l'Economie  
et du Commerce Extérieur,  
**Jeannot Krecké**

Palais de Luxembourg, le 10 septembre 2004.  
**Henri**

Dir. 2002/59/CE

## ANNEXE I

### LISTE DES INFORMATIONS A NOTIFIER

#### 1. Informations à notifier en vertu de l'article 4 - 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 8 - 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 9

##### 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 la Communauté 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 la Communauté Européenne et faisant route vers un port d'un Etat membre de la Communauté 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 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 transportant plus de 5 000 tonnes de combustible de soute;
  - 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 EQUIPEMENTS DE BORD

#### I. Systèmes d'identification automatique (AIS)

##### 1. Navires construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date, faisant escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne, sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 5.

##### 2. Navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, faisant escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 5 selon le calendrier suivant:

- a) navires à passagers: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2003;
- b) navires-citernes: au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après le 1<sup>er</sup> juillet 2003;
- c) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2004;
- d) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2005 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- e) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- f) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000: au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2007 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI.

#### II. Systèmes d'enregistreurs des données du voyage (VDR)

1. Les navires appartenant aux catégories suivantes doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme no 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI), dès lors qu'ils font escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne :

- a) les navires à passagers construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date: au plus tard le 5 août 2002;
- b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002: au plus tard lors de la première visite survenant le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date;
- c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002: au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2004;
- d) les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date: au plus tard le 5 août 2002.

2. Les navires appartenant aux catégories visées ci-après et construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002 doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes en vigueur de l'OMI dès lors qu'ils font escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne :

- a) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000: au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1<sup>er</sup> janvier 2007 au plus tard;
- b) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, mais inférieure à 20 000: au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1<sup>er</sup> janvier 2008 au plus tard.

**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 14, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 12 affectant un navire, l'autorité compétente de l'Etat membre de la Communauté 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 du navire 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.
-