

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 118

11 juin 2012

Sommaire

SUIVI DU TRAFIC DES NAVIRES

Règlement grand-ducal du 5 juin 2012 modifiant le règlement grand-ducal du 27 février 2011
relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et
d'information page **1560**

Règlement grand-ducal du 5 juin 2012 modifiant le règlement grand-ducal du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

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

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

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

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

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le règlement grand-ducal du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information est modifié comme suit:

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

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

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

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

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

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

Art. 2. Mise en vigueur

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

*Le Ministre de l'Economie
et du Commerce extérieur,
Etienne Schneider*

Château de Berg, le 5 juin 2012.
Henri

Dir. 2011/15/UE.

ANNEXE I

«ANNEXE II

Prescriptions applicables aux équipements de bord

I. NAVIRES DE PECHE

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

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

II. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES INTERNATIONAUX

- a) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un Etat membre, sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.
- b) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3.000 tonneaux, qui effectuent des voyages internationaux et font escale dans un port d'un Etat membre, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.
- c) Dans le cas de navires de marchandises construits avant le 1^{er} juillet 2002, le VDR peut être un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

III. NAVIRES QUI EFFECTUENT DES VOYAGES DOMESTIQUES

1. Systèmes d'identification automatique (AIS)

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

2. Systèmes enregistreurs des données du voyage (VDR)

- a) Les navires à passagers, quelle que soit leur taille, et tous les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3.000 tonneaux et construits le 1^{er} juillet 2002 ou après, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.
- b) Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3.000 tonneaux construits avant le 1^{er} juillet 2002, qui effectuent des voyages domestiques, sont équipés d'un système enregistreur des données du voyage (VDR) ou d'un système enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) conforme aux normes techniques et de performance fixées au chapitre V de la convention SOLAS.

IV. EXEMPTIONS

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

- a) Les navires à passagers d'une longueur inférieure à 15 mètres ou d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux effectuant des voyages domestiques peuvent être exemptés de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans la présente annexe.
- b) Les navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux naviguant exclusivement dans les eaux intérieures d'un Etat membre et en dehors des itinéraires normalement utilisés par les autres navires équipés d'AIS peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un AIS prévue dans la présente annexe.

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

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

- a) les navires à passagers effectuant uniquement des voyages dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR;
- b) les navires autres que les navires rouliers à passagers, construits avant le 1^{er} juillet 2002, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un VDR lorsqu'il peut être démontré que l'interfaçage d'un VDR avec l'équipement existant à bord n'est pas justifié ni faisable;
- c) les navires de charge construits avant le 1^{er} juillet 2002, qui effectuent des voyages internationaux ou domestiques, peuvent être exemptés de l'obligation d'emport d'un S-VDR lorsqu'ils sont définitivement retirés du service dans les deux ans à compter de la date de mise en œuvre indiquée dans le chapitre V de la convention SOLAS.»

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

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

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

- a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé; cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;
- b) mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;
- c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent;
- d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

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