

Objet : Projet de règlement grand-ducal :

- **transposant la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant 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,**
- **abrogeant le règlement grand-ducal du 10 septembre 2004 transposant la directive 2002/59/CE. (3705CCH)**

Saisine : Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur (10 août 2010)

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

L'objectif du projet de règlement grand-ducal sous rubrique est de transposer la directive 2009/17/CE (ci-après, « la directive ») du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Pour rappel, la directive 2002/59/CE avait été transposée en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 10 septembre 2004¹. La transposition de la directive 2009/17/CE entraînant de profondes modifications du régime instauré par ledit règlement grand-ducal du 10 septembre 2004, le projet de règlement grand-ducal sous avis abroge le règlement grand-ducal précité et consolide les deux directives en un seul texte.

Le 23 novembre 2005, la Commission européenne a adopté un troisième paquet de mesures législatives en matière de sécurité maritime, dit Paquet « Erika III », dont la directive 2009/17/CE qui est ici transposée fait partie.

Ladite directive rend obligatoire à bord, d'une part l' AIS² (« *Automatic Identification System* »), pour tout navire de pêche de plus de 15 m, battant pavillon, pêchant ou débarquant les produits de la pêche dans l'un des États membres, et, d'autre part, le LRIT³ (« *Long Range Identification and Tracking* »), pour les navires de commerce battant pavillon d'un État membre ou à destination du port d'un État membre.

La directive renforce également les dispositions de circulation de l'information en précisant les enjeux du réseau SafeSeaNet⁴ et en rappelant aux États membres leurs obligations à transmettre les informations visées.

La directive renforce enfin les exigences en matière d'informations relatives au transport de marchandises dangereuses ou polluantes à bord des navires en mettant l'accent sur l'accessibilité de ces informations afin de permettre des interventions plus rapides et plus ciblées en cas d'accident.

¹ 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.

² Cet instrument permet une identification automatique des navires.

³ Le LRIT permet l'identification et le suivi des navires à longue distance.

⁴ Il s'agit du système communautaire d'échange d'informations maritimes élaboré par la Commission en collaboration avec les États membres afin d'assurer la mise en œuvre de la législation communautaire.

Considérations générales

En premier lieu, la Chambre de Commerce se félicite de l'initiative du pouvoir réglementaire de consolider les deux directives en un seul règlement grand-ducal. Il en résultera une plus grande lisibilité, principalement pour les capitaines de navires battant pavillon luxembourgeois.

En second lieu et à titre subsidiaire, la Chambre de Commerce observe des inadéquations dans le tableau de correspondance joint au projet de règlement grand-ducal sous avis. En effet, les articles repris dans la première colonne « Directive 2002/59/CE » ne correspondent pas systématiquement aux articles indiqués dans la dernière colonne, à savoir « Transposition des 2 directives ». Citons en exemple l'article 11 de la directive 2002/59/CE et l'article 7 du projet de règlement grand-ducal sous avis. Bien que le tableau de correspondance indique une similarité entre ces deux articles, l'article 11 de ladite directive a pour intitulé « *Enquête sur les accidents* » tandis que l'article 7 du projet de règlement grand-ducal sous avis traite du « *Suivi du respect par les navires des services de trafic maritime* ». Il n'y a donc pas d'adéquation entre ces deux articles. L'article 8 de la directive 2002/59/CE a quant à lui le titre précité. Il convient ainsi de rectifier ce point.

Commentaire des articles

Concernant l'article 2

La Chambre de Commerce remarque que le point k) de l'article 2 du projet de règlement grand-ducal sous avis est une transposition du même point k) de l'article 3 de la directive 2002/59/CE. Cette définition des « *autorités compétentes* » est toutefois modifiée par l'article premier de la directive 2009/17/CE qui dispose que « *Le point k) est remplacé par le texte suivant (...)* ».

L'objectif du projet de règlement grand-ducal sous avis étant la transposition de la directive 2009/17/CE, la Chambre de Commerce souhaite que la définition retenue soit celle de ladite directive et non celle de la directive 2002/59/CE. En effet, alors que la directive 2002/59/CE définit les autorités compétentes comme « *les autorités et les organisations désignées par les Etats membres pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu de la présente directive* », la directive 2009/17/CE à transposer énonce que les autorités compétentes sont les « *les autorités et les organisations désignées par les Etats membres pour exercer les fonctions prévues par la présente directive* ».

Concernant l'article 5

La Chambre de Commerce s'étonne que l'article 5 du projet de règlement grand-ducal sous avis ne transpose pas l'intégralité de l'article 6 bis de la directive 2009/17/CE. En effet, sans justification, le pouvoir réglementaire omet de transposer dans le projet de règlement grand-ducal sous avis une partie de l'article 6 bis, partie qui est ici soulignée : « *Tout navire de pêche dont la longueur hors tout est supérieure à 15 mètres, battant pavillon d'un Etat membre et immatriculé dans la Communauté, ou en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales d'un Etat membre, ou débarquant ses captures dans le port d'un Etat membre est équipé (...) d'un système d'identification automatique (AIS) (de classe A) répondant aux normes de performance établies par l'OMI* ».

La Chambre de Commerce rappelle qu'elle plaide pour une transposition fidèle des directives communautaires et souhaite donc que la totalité de l'article 6 bis soit transposée en droit luxembourgeois.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous rubrique sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

CCH/TSA