**6981 Résumé**

Ce projet de loi transpose la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil.

Les standards et normes d’évaluation de la conformité des équipements marins sont développés et mis à jour par l’Organisation Maritime Internationale. Il s’agit d’instruments internationaux qui prennent la forme de codes, résolutions et circulaires. Les navires ne répondent aux exigences posées par les conventions internationales et la législation européenne que si eux-mêmes et leurs équipements sont conformes à ces standards.

Les Etats du pavillon ont comme obligations corrélatives de s’assurer que les équipements mis à bord des navires soient conformes aux exigences relatives à leur conception, construction et performance et d’émettre les certificats requis.

Néanmoins, ces instruments internationaux laissent une marge d’appréciation aux Etats du pavillon. De surcroît, certains standards et normes n’ont pu être adoptés que sous la forme d’instrument sans force contraignante. Ces deux facteurs favorisent la création d’une distorsion de concurrence entre navires battant des pavillons différents, même au sein de l’Union européenne. Cette situation était à l’origine de la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins qui visait à harmoniser ce marché. L’Union européenne est ainsi la deuxième source de normes et standards d’évaluation de la conformité concernant les équipements marins.

Cette intervention de l’Union européenne a également assuré une sécurité juridique en permettant la reconnaissance mutuelle des certificats de conformité émis par les Etats membres et donc de supprimer des contrôles additionnels créant des barrières administratives à la libre circulation des marchandises.

Depuis 1996, la directive 96/98/CE a connu plusieurs amendements et modifications, justifiant sa réécriture intégrale par la directive 2014/90/UE qui corrige également les défauts de la première qui subsistaient principalement au niveau des quatre points suivants :

1. L’identification des critères techniques et des standards d’évaluation,

2. La qualité des organismes notifiés,

3. La surveillance du marché,

4. La procédure de sauvegarde.

La transposition opérée tient compte de certaines spécificités du milieu maritime. Ainsi, les équipements marins sont en général intégrés au navire lors de leur construction ou de leur réparation sans passer par le marché luxembourgeois. Par ailleurs, parallèlement à toute surveillance du marché, le Commissaire aux affaires maritimes doit veiller à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois remplissent leurs obligations en matière de sécurité, de sûreté, de protection de l’environnement marin et de la santé en mer. Il a donc pouvoir pour contrôler l’état du navire. En pratique, des organismes agréés peuvent être mandatés pour se rendre à bord. Ces organismes vérifient la conformité des équipements marins à bord et il en résulte qu’ils effectuent une partie de la surveillance du marché.

Le projet de loi prévoit donc une collaboration entre l’ILNAS et le Commissaire aux affaires maritimes.

A noter que le projet de loi ne comporte pas de dispositions dont l’application est susceptible de grever le budget de l’Etat.