



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de règlement grand-ducal 4812

Projet de règlement grand-ducal transposant la directive 1999/97/CE et modifiant le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port tel que modifié

Date de dépôt : 18-06-2001

Date de l'avis du Conseil d'État : 08-11-2001

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
18-06-2001	Déposé	4812/00	<u>3</u>
05-07-2001	Avis de la Chambre de Commerce (5.7.2001)	4812/01	<u>27</u>
08-11-2001	Avis du Conseil d'Etat (8.11.2001)	4812/02	<u>30</u>
17-01-2002	1) Prise de position du Commissariat aux affaires maritimes (17.1.2002) - Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (20.2.2002) 2) Texte coordo [...]	4812/03	<u>35</u>
28-02-2002	Avis de la Conférence des Présidents (28-02-2002)	4812/04	<u>54</u>
31-12-2002	Publié au Mémorial A n°39 en page 660	4812	<u>57</u>

4812/00

N° 4812

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

transposant la directive 1999/97/CE et modifiant le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port tel que modifié

* * *

*(Dépôt: le 18.6.2001)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (15.6.2001).....	2
2) Exposé des motifs.....	2
3) Texte du projet de règlement grand-ducal	3
– Annexes I-VIII.....	4
4) Commentaire des articles	16
5) Texte de la directive 1999/97/CE	17

*

**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(15.6.2001)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, avec prière de bien vouloir en saisir la Conférence des Présidents.

Je joins le texte du projet, l'exposé des motifs, le commentaire des articles, ainsi que le texte de la directive 1999/97/CE à transposer en droit national.

L'avis de la Chambre de Commerce a été demandé et vous parviendra dès réception.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*
François BILTGEN

*

EXPOSE DES MOTIFS

La directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 a instauré pour les navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres l'application harmonisée de normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires. Cette directive a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997.

Rappelons que cette directive importante a fait rentrer les contrôles des navires effectués par les Etats agissant en tant que „Etats du port“ au sens des conventions internationales dans le giron de la compétence communautaire. Au plan européen différents Etats coopéraient dans ce domaine sur la base d'un accord désigné comme Mémoire de Paris.

Cette directive de base a été modifiée par la directive 98/25/CE du Conseil du 27 avril 1998 et par la directive 98/42/CE de la Commission du 19 juin 1998 transposées ensemble par un règlement grand-ducal du 9 juin 2000 (publié au Mémorial A 59 du 20 juillet 2000).

La directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 que le présent projet vise à transposer, modifie la directive 95/21/CE sur certains points et tient notamment compte des modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale ainsi que des développements intervenus dans le cadre du Mémoire de Paris.

La directive prévoit également d'allonger la liste des informations à publier qui contiendra dorénavant davantage de détails sur les navires concernés, sur l'immobilisation et les mesures dont ils font l'objet et des informations concernant les navires dont l'entrée dans des ports communautaires a été refusée. Il convient d'établir plus clairement dans quelle mesure les anomalies ayant conduit à l'immobilisation du navire relèvent de la responsabilité des sociétés de classification en matière de visite. L'efficacité de cette mesure doit être renforcée par la publication plus fréquente des informations sur une base mensuelle.

Le présent projet a pour objet de transposer purement et simplement en droit national la directive 1999/97/CE.

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 portant modification de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port);

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents;

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

Arrêtons:

Art. 1er.– L'article 1er du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port tel que modifié est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, les termes „en vigueur au 1er juillet 1998“ sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“;
- b) au paragraphe 2, les termes „en vigueur au 14 juillet 1998“ sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“.

Art. 2.– L'article 13 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité est remplacé par le texte suivant:

1. „Les informations énumérées à l'annexe VIII partie I relatives aux navires qui auraient été immobilisés ou dont l'entrée dans un port luxembourgeois aurait été refusée au cours du mois écoulé seront publiées par le commissaire aux affaires maritimes au moins une fois par mois.
2. Les informations disponibles dans le système Sirenac concernant les navires inspectés dans les ports des Etats membres et visées à l'annexe VIII, parties I et II sont rendues publiques, dans le cadre de dispositifs techniques appropriés, dès que possible après l'inspection ou la levée de l'immobilisation.
3. Les Etats membres et la Commission coopèrent en vue de mettre en place les dispositifs techniques appropriés visés au paragraphe précédent.“

Art. 3.– Les annexes du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité sont remplacées par les annexes du présent règlement grand-ducal.

Art. 4.– Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

ANNEXES I-VIII

ANNEXE I

LISTE DES NAVIRES A INSPECTER PRIORITAIREMENT (conformément à l'article 4, paragraphe 2 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

I. Facteurs prépondérants

Indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage, l'inspection des navires entrant dans l'une des catégories suivantes est considérée comme une priorité absolue.

1. Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (conformément à la directive 93/75/CEE et à l'article 13 de cette directive).
2. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE.
3. Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre Etat membre.
4. Les navires ayant fait l'objet d'une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution. sauf si l'Etat membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondés; l'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.
5. Les navires ayant:
 - été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
 - été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles,
 - manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic ou les pratiques et procédures de navigation sûres ou
 - été, à d'autres égards, exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.
6. Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension ou d'un retrait de leur classe pour des raisons de sécurité.

II. Coefficient global de ciblage

Les navires suivants sont à inspecter en priorité:

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les Etats membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les Etats membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun Etat membre au cours des six derniers mois.
3. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 319 du 12.12.1994, p. 20).
4. Les navires battant pavillon d'un Etat figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
5. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre sous certaines conditions telles que:

- a) anomalies à supprimer avant le départ;
- b) anomalies à supprimer au prochain port;
- c) anomalies à supprimer dans les quatorze jours;
- d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

Si des actions appropriées ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.

6. Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7. Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
8. Les navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales visées à l'article 1er du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité.
9. Les navires battant pavillon d'un pays dont le taux d'anomalie est supérieur à la moyenne.
10. Les navires battant pavillon d'un pays dont les anomalies de classe sont en nombre supérieur à la moyenne.
11. Les navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 6 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité).
12. Les navires de plus de treize ans d'âge.

Concernant les navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité des inspections à l'aide du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac, conformément à l'annexe I, section 1, du Mémorandum de Paris: à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient applicables, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 3, 4, 8, 9, 10, 11 et 12.

Si, dans les trois mois suivant la fixation de nouvelles valeurs du coefficient de ciblage dans le cadre du mémorandum d'entente, la Commission estime que ces valeurs ne sont pas adéquates, elle peut décider, conformément à la procédure prévue à l'article 19 de la directive 95/21/CE, que ces valeurs ne s'appliquent pas.

*

ANNEXE II

LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS

(visés à l'article 5 paragraphe 1 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

1. Certificat international de jauge (1969)
2. Certificat de sécurité pour navire à passagers
 - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
 - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
 - Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons
 - Certificat de sécurité pour navire de charge
3. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
4. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
5. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures

6. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
7. Certificat international de franc-bord (1966)
 - Certificat international d'exemption de franc-bord
8. Registre des hydrocarbures (parties I et II)
9. Registre de la cargaison
10. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
 - Brevets
11. Certificats médicaux (convention de l'OIT No 73 concernant l'examen médical des gens de mer)
12. Renseignements sur la stabilité
13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SOLAS, chapitre IX)
14. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par la société de classification concernée (à requérir seulement si le navire est classé par une société de classification)
15. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses
16. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse
17. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé
18. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage
19. Certificat de sécurité pour navire spécialisé
20. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer
21. Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest
22. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de lutte contre les avaries
23. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord
24. Rapports de visites (pour les vraquiers et pétroliers)
25. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'Etat du port
26. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal
27. Attestation autorisant le transport de céréales
28. Manuel d'assujettissement de la cargaison
29. Plan de gestion et registre des ordures
30. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers
31. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes
32. Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers
33. Livret pour les navires vraquiers
34. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers.

*

ANNEXE III

**EXEMPLES DE „MOTIFS EVIDENTS“ JUSTIFIANT
UNE INSPECTION DETAILLEE**

(visés à l'article 5, paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

1. Les navires énumérés à l'annexe I, partie I et partie II, points II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 et II-11.
2. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
3. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord (article 6, paragraphe I, point a), et paragraphe 2).
4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences de l'article 8 de la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.
5. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations (teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison, par exemple).
6. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
7. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.
8. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
9. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
10. Les conditions d'hygiène à bord du navire sont déficientes.
11. L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.
12. Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaît pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.

*

ANNEXE IV

PROCEDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES

(visées à l'article 5, paragraphe 4 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

1. Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (résolution A.481 (XII) de l'OMI) et ses annexes, à savoir document spécifiant les effets minimaux de sécurité (annexe I) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe 2).
2. Dispositions du code maritime international des marchandises dangereuses.
3. Publication de l'Organisation internationale du travail (OIT): „L'inspection des conditions de travail à bord des navires: lignes de conduite en matière de procédure“.
4. Annexe I „Procédures de contrôle par l'Etat du port“ du Mémoire de Paris.

*

ANNEXE V

A. CATEGORIES DE NAVIRES SOUMIS A UNE INSPECTION RENFORCEE

(en vertu de l'article 6 paragraphe I du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

1. Pétroliers arrivés à cinq ans, ou moins, de leur date de retrait de la navigation conformément aux dispositions de Marpol 73/78, annexe I, règle 13G, c'est-à-dire:
 - un pétrolier transportant du pétrole brut d'un port en lourd de 20.000 tonnes et plus ou un transporteur de produits d'un port en lourd de 30.000 tonnes et plus, ne répondant pas aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle 1(26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat IOPP, ou vingt-cinq ans après cette date, si les citernes latérales du navire ou les espaces de double fond, non utilisés pour le transport de pétrole, répondent aux exigences de la règle 13G(4) de cette annexe, sauf s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13F de cette même annexe
 - un pétrolier tel que mentionné ci-dessus répondant aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle 1(26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt-cinq ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat IOPP, sauf s'il est conforme ou s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13F de cette même annexe.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Navires à passagers.
4. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.

*

B. LIGNES DIRECTRICES NON OBLIGATOIRES RELATIVES A L'INSPECTION RENFORCEE DE CERTAINES CATEGORIES DE NAVIRES

(visées à l'article 6 paragraphe 2 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

L'inspection renforcée pourra porter dans la mesure du possible sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'exécution de certaines opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

1. *Tous navires* (toutes catégories de la section A)
 - Panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours
 - Inspection de l'éclairage de secours
 - Fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale
 - Fonctionnement des pompes d'assèchement
 - Fermeture des portes étanches
 - Mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage
 - Essai de la télécommande d'arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible
 - Essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire
 - Inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio
 - Inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.
2. *Pétroliers*

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers:

- Système fixe de production de mousse installé sur le pont
- Système de lutte contre l'incendie
- Inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
- Contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
- Contrôle du rapport de visite (résolution A. 744(18) de l'OMI) pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

3. *Vraquiers*

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

- Corrosion éventuelle du bâti des machines de pont
- Déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouille
- Fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales
- Accès aux cales
- Contrôle du rapport de visite (résolution A.744(18) de l'OMI) pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

4. *Navires-citernes pour gaz et produits chimiques*

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

- Dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau
- Analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz spécifiques à la cargaison transportée
- Matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et oculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas)
- Vérification que le produit transporté est énuméré dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas
- Installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

5. *Navires à passagers*

Outre les points énumérés au titre B point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers:

- Essai du système de détection des incendies et d'alarme
- Contrôle de la fermeture des portes coupe-feu
- Essai du système de diffusion générale
- Exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine
- Connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'Etat membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs ne font pas obstruction au fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.

*

ANNEXE VI

CRITERES POUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES

(visée à l'article 8 paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

Introduction

Pour déterminer si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire concerné, l'inspecteur doit appliquer les critères énoncés aux points 1 et 2 ci-après.

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 9 paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité).

Les dommages accidentels subis par un navire en route vers un port ne constituent pas un motif d'immobilisation, pour autant que:

- les dispositions contenues dans la règle I-11(c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, aient été dûment prises en compte,
- avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou l'armateur ait fourni à l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port des détails sur les circonstances de l'accident et les dommages subis, et des informations concernant la notification à l'administration du pavillon,
- les mesures correctives appropriées, d'après les autorités, soient prises et
- les autorités, une fois informées de l'exécution des réparations, se soient assurées que les anomalies qui avaient été clairement identifiées comme dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement aient été effectivement corrigées.

1. *Critères principaux*

En exerçant son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit ou non être retenu, l'inspecteur doit appliquer les critères suivants:

Séquence

Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer doivent être immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port.

Critère

Le navire est immobilisé si ses anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner au navire pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage du navire.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire est un facteur déterminant la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Il importe que l'autorité doive vérifier, d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été corrigées avant le départ.

2. *Application des critères principaux*

Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, l'inspecteur vérifie si:

- 1) le navire dispose des documents pertinents et valides;
- 2) le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes:

- 3) effectuer sans danger son prochain voyage;
- 4) assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage;
- 5) assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;
- 6) assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;
- 7) lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;

- 8) quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- 9) prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage;
- 10) maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- 11) maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- 12) communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire au cours du prochain voyage;
- 13) assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage.

Si la réponse à l'une de ces vérifications est négative, compte tenu de toutes les anomalies constatées, il faut sérieusement envisager d'immobiliser le navire. Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

3. Pour aider l'inspecteur à utiliser le présent règlement, on trouvera ci-après une liste des anomalies, regroupées selon la convention et/ou le code applicables, dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation du navire concerné. Cette liste ne se veut pas exhaustive. Toutefois, dans le domaine relevant de la convention STCW 78, les anomalies énumérées au point 3.8 ci-après sont, en vertu de cette convention, les seuls motifs d'immobilisation.

3.1. Généralités

Absence des certificats valables requis par les instruments pertinents. Toutefois, les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une convention (instrument applicable) ou qui n'applique pas un autre instrument pertinent ne sont pas habilités à détenir les certificats prévus par la convention ou autre instrument pertinent. L'absence des certificats requis ne constitue par conséquent pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires. Toutefois, pour appliquer la clause prévoyant „de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables“, le navire devra être largement conforme aux prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

3.2. Domaines relevant de la convention Solas (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles. ainsi que des installations électriques
- 2) Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales
- 3) Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs
- 4) Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire
- 5) Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage des individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau
- 6) Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à leur utilisation prévue, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide
- 7) Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers
- 8) Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores
- 9) Absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité
- 10) Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle V/12 (o) de la convention Solas
- 11) Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait que les cartes électroniques peuvent remplacer les cartes

- 12) Absence de ventilation d'extraction antidéflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (règle SOLAS II-2/59.3.1)
- 13) Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à la partie 5.5 de l'annexe I du mémorandum d'entente
- 14) L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

3.3. Domaines relevant du code IBC (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (16.2)
- 2) Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés (8.2.3)
- 3) Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.3)
- 4) Présence de sources d'ignition dans les zones dangereuses visées au point 10.2 (11.3.15)
- 5) Non-respect d'exigences spéciales (15)
- 6) Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne (16.1)
- 7) Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles (16.6).

3.4. Domaines relevant du code IGC (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (18.1)
- 2) Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service (3.2.6)
- 3) Cloison non étanche au gaz (3.3.2)
- 4) Sas à air défectueux (3.6)
- 5) Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses (5.6)
- 6) Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses (8.2)
- 7) Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.4)
- 8) Ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas (12.1)
- 9) Alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas (13.4.1)
- 10) Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux (13.6)
- 11) Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable (17/19).

3.5. Domaines relevant de la convention sur les lignes de charge

- 1) Avaries ou corrosion étendues. corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives
- 2) Stabilité notoirement insuffisante
- 3) Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire
- 4) Absence ou détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutilles et des portes étanches
- 5) Surcharge
- 6) Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

3.6. *Domaines relevant de la convention Marpol, annexe I* (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Absence, détérioration grave ou défaut de fonctionnement du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm.
- 2) Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu
- 3) Registre des hydrocarbures non disponible [20(5)]
- 4) Montage illicite d'une dérivation de rejet.

3.7. *Domaines relevant de la convention Marpol, annexe II* (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Absence du manuel P & A
- 2) La cargaison n'est pas ventilée par catégories [3(4)]
- 3) Registre de cargaison non disponible [9(6)]
- 4) Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence (14)
- 5) Montage illicite d'une dérivation de rejet.

3.8. *Domaines relevant de la convention STCW*

- 1) Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet approprié ou de dispense valide, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration du pavillon
- 2) Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration du pavillon ne sont pas respectées
- 3) Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration du pavillon
- 4) L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution
- 5) Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution
- 6) Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

3.9. *Domaines relevant des conventions de l'OIT*

- 1) Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port
- 2) Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port
- 3) Conditions d'hygiène déplorables à bord
- 4) Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être excessivement basse
- 5) Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel, la cargaison, ou autres restrictions de la sécurité dans ces zones.

3.10. *Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison*

Le défaut de fonctionnement (ou d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison sont considérés comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.

*

ANNEXE VII

CRITERES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS

(visés à l'article 10 paragraphe 1 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

- 1 L'inspecteur doit être autorisé par l'autorité compétente de l'Etat membre à procéder au contrôle par l'Etat du port
 2. Soit:
 - l'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon liées aux inspections et à la certification conformément aux conventions et
 - être titulaire:
 - a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1.600 TB ou plus (règle II/2 STCW) ou
 - b) d'un brevet de chef-mécanicien l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 KW (règle III/2 STCW) ou
 - c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions.
- Les inspecteurs titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service „pont“ ou du service „machines“, selon le cas, soit:
- l'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente et
 - avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école et
 - avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon chargé d'inspections et de certifications conformément aux conventions.
3. L'inspecteur doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
 4. L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'Etat du port.
 5. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'autorité compétente d'un Etat membre dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port à la date d'adoption de la présente directive.

*

ANNEXE VIII

**PUBLICATION D'INFORMATIONS RELATIVES AUX IMMOBILISATIONS
ET AUX INSPECTIONS DANS LES PORTS DES ETATS MEMBRES**

(visées à l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 précité)

- I. Les informations publiées conformément à l'article 13, paragraphe 1, précité comprennent les éléments suivants:
- le nom du navire,
 - le numéro OMI,
 - le type du navire,
 - la jauge (tjb),
 - l'année de construction,
 - le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
 - l'Etat du pavillon,
 - la société de classification ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
 - la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
 - le nombre des immobilisations au cours des vingt-quatre derniers mois,
 - le pays et le port d'immobilisation,
 - la date de levée de l'immobilisation,
 - la durée de l'immobilisation, en jours,
 - le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,
 - si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,
 - l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
 - la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche ou qui a été interdit d'entrée à tous les ports de la Communauté.
- II. Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 13, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:
- le nom du navire,
 - le numéro OMI,
 - le type de navire,
 - la jauge (tjb),
 - l'année de construction,
 - le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
 - l'Etat du pavillon,
 - la société de classification ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
 - la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
 - le pays, le port et la date d'inspection,
 - le nombre des anomalies, par catégorie d'anomalie,

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

Cet article modifie la date des protocoles et conventions visés par le règlement grand-ducal respectivement du 1er juillet 1998 au 1er juillet 1999 et du 14 juillet 1998 au 1er juillet 1999 pour ainsi tenir compte des modifications éventuelles intervenues jusqu'au 1er juillet 1999.

Ces textes ont été publiés en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 9 juin 2000.

Ad article 2

En vue d'une meilleure transparence des données publiées relatives à l'inspection ou l'immobilisation d'un navire dans un port, le commissaire aux affaires maritimes est tenu de publier une fois par mois les informations concernant les navires qui ont été immobilisés ou dont l'entrée dans un port luxembourgeois a été refusée. Il s'agit ici d'une obligation hypothétique vu que le Luxembourg ne dispose pas de port maritime, mais la compétence est cependant donnée puisque le port de Mertert peut accueillir des navires „fluvio-maritimes“ et dans ce cas la directive trouve application.

Il en est de même des informations disponibles dans le système Sirenac qui doivent être rendues publiques après l'inspection ou la levée de l'immobilisation.

Ad article 3

Les annexes du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, tel que modifié, sont remplacées par les annexes I à VIII du présent règlement grand-ducal afin de garantir une meilleure lisibilité globale du texte. Ces annexes ne constituent en fait qu'une simple compilation des différentes modifications intervenues, qui tient notamment compte des modifications de la législation internationale entrée en vigueur et des développements intervenus dans le cadre du Mémorandum de Paris en ce qui concerne le ciblage des navires à inspecter.

Ad article 4

Sans commentaire.

*

DIRECTIVE 1999/97/CE DE LA COMMISSION
du 13 décembre 1999

portant modification de la directive 95/21/CE concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port)⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 98/42/CE⁽²⁾, et en particulier son article 19,

(1) considérant qu'il est nécessaire de tenir compte des modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui sont entrées en vigueur, ainsi que des développements intervenus dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris;

(2) considérant que la publication d'informations relatives aux navires immobilisés dans les ports communautaires en application de la directive 95/21/CE peut inciter leurs propriétaires à prendre les mesures correctives nécessaires sans devoir les contraindre à le faire et peut sensibiliser davantage le secteur du transport maritime aux problèmes de sécurité;

(3) considérant que, à cette fin, la liste d'informations à publier devrait être allongée, notamment pour inclure davantage de détails sur les navires concernés, l'immobilisation et les mesures dont ils font l'objet, et des informations concernant les navires dont l'entrée dans des ports communautaires a été refusée; qu'il convient d'établir plus clairement dans quelle mesure les anomalies ayant conduit à l'immobilisation du navire relèvent de la responsabilité des sociétés de classification en matière de visite; que l'efficacité de cette mesure doit être renforcée par la publication plus fréquente des informations, sur une base mensuelle;

(4) considérant qu'une meilleure transparence des données relatives aux inspections des navires est nécessaire et constitue un élément important pour la promotion de la qualité du transport maritime tant à l'intérieur de la Communauté que de par le monde; que les méthodes de diffusion plus large et plus précoce de ces informations doivent être définies en coopération entre les Etats membres et la Commission;

(5) considérant qu'il convient que les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour éliminer tout obstacle juridique à la publication de la liste des navires inspectés, immobilisés ou dont l'entrée a été refusée dans un port quelconque de la Communauté, en particulier par la modification, si nécessaire, de leur législation nationale en matière de protection des données;

(6) considérant que le coefficient global de ciblage visé à l'annexe I, partie II, de la directive 95/21/CE doit être amélioré à la lumière de l'expérience acquise dans sa mise en oeuvre; que des modi-

(1) JO L 157 du 7.7.1995, p. 1.

(2) JO L 184 du 27.6.1998, p. 40.

fications fréquentes de la valeur du coefficient de ciblage peuvent intervenir dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris et que cette valeur sera ensuite incluse dans le système Sirenac; qu'il suffit de consulter la base de données Sirenac pour connaître la valeur du coefficient de ciblage d'un navire; qu'il est donc inutile d'inclure cette valeur dans la directive 95/21/CE;

(7) considérant que la liste des certificats et documents visée à l'annexe II de la directive 95/21/CE doit être modifiée afin de tenir compte des modifications de la législation internationale entrées en vigueur;

(8) considérant que les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis du comité créé en application de l'article 12 de la directive 93/75/CEE du Conseil ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par la directive 98/74/CE de la Commission⁽²⁾,

A ADOPTE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 95/21/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

- a) au point 1, les termes „en vigueur au 1er juillet 1998“ sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“;
- b) au point 2, les termes „dans la version en vigueur au 14 janvier 1998“ sont remplacés par les termes „dans la version en vigueur au 1er juillet 1999“;

2) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

„Article 15

Publication d'informations

1. L'autorité compétente de chaque Etat membre prend les mesures nécessaires pour que soient publiées au moins une fois par mois les informations énumérées à l'annexe VIII, partie I, concernant les navires qui ont été immobilisés ou dont l'entrée dans un port de cet Etat membre a été refusée au cours du mois écoulé.
 2. Les informations disponibles dans le système Sirenac concernant les navires inspectés dans les ports des Etats membres et visées à l'annexe VIII, parties I et II, sont rendues publiques, dans le cadre de dispositifs techniques appropriés, dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation.
 3. Les Etats membres et la Commission coopèrent en vue de mettre en place les dispositifs techniques appropriés visés au paragraphe 2.
 4. Au besoin, le système d'information Sirenac est modifié afin de se conformer aux exigences précitées.“
- 3) L'annexe I, partie II, est modifiée comme indiqués dans l'annexe de la présente directive.
- 4) L'annexe II est modifiée comme suit:
- a) le point 2, septième tiret, est remplacé par le texte suivant:

„- Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons“
 - b) les points 29 à 34 suivants sont insérés, après le point 28:
 - „29. Plan de gestion et registre des ordures
 - 30. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers
 - 31. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixées

(1) JO L 247 du 5.10.1993, p. 19.

(2) JO L 276 du 13.10.1998, p. 7.

32. Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers
 33. Livret pour les navires vraciers
 34. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraciers.“
- 5) Une nouvelle annexe VIII est ajoutée telle que prévu à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard douze mois après l'adoption de la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats 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 Etats membres.

2. Les Etats membres communiquent à la Commission les dispositions de droit national qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le septième jour suivant sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT, à Bruxelles, le 13 décembre 1999.

Par la Commission,
Loyola DE PALACIO
Vice-Président

*

ANNEXE

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

- a) Dans la partie I, point 6, les termes „ou d'un retrait“ sont insérés après le mot „suspension“.
- b) La partie II est remplacée par le texte suivant:

„II. Coefficient global de ciblage

Les navires suivants sont à inspecter en priorité.

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les Etats membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les Etats membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun Etat membre au cours des six derniers mois.
3. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 319 du 12.12.1994. p. 20).
4. Les navires battant pavillon d'un Etat figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
5. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre sous certaines conditions telles que:
 - a) anomalies à supprimer avant le départ;
 - b) anomalies à supprimer au prochain port;
 - c) anomalies à supprimer dans les quatorze jours;
 - d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.
 Si des actions appropriées ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.
6. Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7. Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
8. Les navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales visées à l'article 2 de la présente directive.
9. Les navires battant pavillon d'un pays dont le taux d'anomalie est supérieur à la moyenne.
10. Les navires battant pavillon d'un pays dont les anomalies de classe sont en nombre supérieur à la moyenne.
11. Les navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 7 de la présente directive).
12. Les navires de plus de treize ans d'âge.

Concernant les navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité des inspections à l'aide du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac, conformément à l'annexe I, section 1, du mémorandum d'entente de Paris: à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient applicables, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 3, 4, 8, 9, 10, 11 et 12.

Si, dans les trois mois suivant la fixation de nouvelles valeurs du coefficient de ciblage dans le cadre du mémorandum d'entente, la Commission estime que ces valeurs ne sont pas adéquates, elle peut décider, conformément à la procédure prévue à l'article 19 de la directive 95/21/CE, que ces valeurs ne s'appliquent pas aux fins de la présente directive.

2) Une nouvelle annexe VIII est ajoutée:

„ANNEXE VIII

**PUBLICATION D'INFORMATIONS RELATIVES AUX IMMOBILISATIONS
ET AUX INSPECTIONS DANS LES PORTS DES ETATS MEMBRES**

(visées à l'article 15)

I. Les informations publiées conformément à l'article 15, paragraphe 1, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le numéro OMI,
- le type du navire,
- la jauge (tjb),
- l'année de construction,
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- l'Etat du pavillon,
- la société de classification ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
- la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
- le nombre des immobilisations au cours des vingt-quatre derniers mois,
- le pays et le port d'immobilisation,
- la date de levée de l'immobilisation,
- la durée de l'immobilisation, en jours,
- le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,
- si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,
- l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
- la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche ou qui a été interdit d'entrée à tous les ports de la Communauté.

II. Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 15, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le numéro OMI,
- le type de navire,
- la jauge (tjb),
- l'année de construction,
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- l'Etat du pavillon,
- la société de classification ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,

- la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
- le pays, le port et la date d'inspection,
- le nombre des anomalies, par catégorie d'anomalie.“

Service Central des Imprimés de l'Etat

4812/01

N° 4812¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

transposant la directive 1999/97/CE et modifiant le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port tel que modifié

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(5.7.2001)

Par sa lettre du 6 juin 2001, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu saisir la Chambre de Commerce pour avis du projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

Ce projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999. Dans le souci d'une bonne législation, la Chambre de Commerce estime nécessaire de compléter le titre du projet de règlement grand-ducal sous avis par la précision de l'intitulé exact de la directive à transposer en rajoutant „*de la Commission du 13 décembre 1999 portant modification de la directive 95/21/CE*“ après le numéro de ladite directive.

L'objet de la directive qui sera implémentée par le projet de règlement grand-ducal sous avis est, d'un côté, la modification des références relatives aux conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale et du Mémoire de Paris et, de l'autre côté, l'allongement de la liste des informations à publier par le commissaire aux affaires maritimes en relation avec les inspections opérées et les navires immobilisés.

Le texte sous avis est une transposition fidèle de la directive à laquelle le projet de règlement grand-ducal se réfère. Aussi la Chambre de Commerce n'a-t-elle pas d'observation particulière à formuler.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut donc approuver le projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

Service Central des Imprimés de l'Etat

4812/02

N° 4812²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

transposant la directive 1999/97/CE et modifiant le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port tel que modifié

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(8.11.2001)

Par dépêche du 15 juin 2001, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis aux délibérations du Conseil d'Etat le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, lequel a été élaboré par le ministre des Transports.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles et de la directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 portant modification de la directive 95/21/CE concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port).

En date du 27 juillet 2001, l'avis de la Chambre de commerce fut communiqué au Conseil d'Etat.

Par une lettre qui parvint au Conseil d'Etat le 27 septembre 2001, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, est intervenu auprès du Conseil d'Etat pour qu'il émette dans les meilleurs délais son avis, alors que la Commission européenne avait émis un avis motivé à l'encontre du Luxembourg pour non-transposition de la directive dans les délais prévus.

Un règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 a transposé en droit national la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 précitée. Ce règlement a été modifié par le règlement grand-ducal du 9 juin 2000 qui a transposé en notre droit les directives 98/25/CE du Conseil du 27 avril 1998 et 98/42/CE de la Commission du 19 juin 1998 ayant modifié la directive de base 95/21/CE.

Le projet de règlement sous avis vise à transposer en droit national la directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 qui a pour objet, d'une part, la modification des références relatives aux conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale et du Mémoire de Paris et, d'autre part, l'allongement de la liste des informations à publier par le commissaire aux affaires maritimes en relation avec les inspections opérées et les navires immobilisés.

S'il est vrai que la précitée directive 1999/97/CE porte la date du 13 décembre 1999 et précise en son article 2 que „les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard douze mois après l'adop-

tion de la présente directive“, il n’en est pas moins vrai que cette échéance ne pourra être respectée, alors que le Conseil d’Etat n’a été saisi du projet de règlement qu’en date du 15 juin 2001.

Quant à l’intitulé du projet, le Conseil d’Etat estime qu’il y a lieu d’omettre, à l’instar de ce qui a été retenu pour le règlement grand-ducal du 9 juin 2000 qu’il s’agit de modifier, la référence à la directive à transposer pour éviter un intitulé trop long. L’intitulé suivant est dès lors proposé:

„Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l’application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l’Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d’identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l’Etat du port“

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

Tenant compte du fait que le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 a été modifié par celui du 9 juin 2000, il faut faire redresser le libellé de cet article comme suit:

„Art. 1er. L’article 1er du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 ... dans le cadre du contrôle par l’Etat du port est modifié comme suit:

- „a) au point 1, les termes „en vigueur au 1er juillet 1998“ sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“;
- b) au point 2, les termes „en vigueur au 14 janvier 1998“ (et non pas 14 juillet 1998) sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“.

Article 2

Sans observation.

Article 3

Il échet de compléter cet article de la manière suivante:

„Les annexes du précité règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, telles que modifiées par le règlement grand-ducal du 9 juin 2000 précité, sont remplacées par les annexes du présent règlement grand-ducal.“

Article 4

Sans observation.

Finalement, le Conseil d’Etat recommande aux auteurs du projet de revoir avec précision les références et le texte des annexes en tenant surtout compte des modifications intervenues à la suite de l’adoption du règlement grand-ducal du 9 juin 2000. En effet, le Conseil d’Etat estime p. ex. qu’il y a lieu d’écrire „(conformément à l’article 4, paragraphe 2 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité)“ sous Annexe I.– *Liste des navires à inspecter prioritairement* et „(visées à l’article 13 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité)“ sous Annexe VIII.– *Publication d’informations relatives aux immobilisations et aux inspections dans les ports des Etats membres.*

De même, il s’agit de remplacer l’article 9, paragraphe 3 par l’article 8, paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 au 2e alinéa de l’introduction à l’annexe VI.

Par ailleurs, le Conseil d’Etat se demande pourquoi les points 2 („Certificats de sécurité pour navire à passagers“), 29, 30, 31, 32, 33, 34 ont été ajoutés à l’annexe II.– *Liste des certificats et documents.* De plus, il faut maintenir les termes „l’inspection renforcée des navires citernes pour gaz et produits chimiques“ au lieu des termes „l’inspection renforcée des vraquiers“ sous Annexe V B.4. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques.

Enfin, il y a lieu de corriger au point 5 de la section 3.2 de l'annexe VI „des engins de sauvetage des individuels“ par „des engins de sauvetage individuels“.

Sous réserve des observations qui précèdent, le Conseil d'Etat approuve le projet sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 novembre 2001.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4812/03

N° 4812³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

transposant la directive 1999/97/CE et modifiant le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port tel que modifié

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Prise de position du Commissariat aux affaires maritimes (17.1.2002).....	2
– Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (20.2.2002)	2
2) Texte coordonné du projet de règlement grand-ducal.....	4
– Annexes I-VIII.....	5
3) Exposé des motifs.....	17
4) Commentaire des articles	17

*

PRISE DE POSITION DU COMMISSARIAT AUX AFFAIRES MARITIMES

DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES

(20.2.2002)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe la prise de position du Commissariat aux Affaires Maritimes sur l'avis émis par le Conseil d'Etat en date du 8 novembre 2001, ainsi qu'un texte coordonné tel que le Gouvernement souhaite le soumettre à la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés et qui tient compte des observations du Conseil d'Etat.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Pour le Ministre aux Relations
avec le Parlement,
Daniel ANDRICH
Conseiller de Gouvernement 1re classe*

*

PRISE DE POSITION DU COMMISSARIAT AUX AFFAIRES MARITIMES

(17.1.2002)

1. Intitulé du projet de règlement grand-ducal

La Haute Corporation propose de supprimer la référence à la directive à transposer pour éviter un intitulé trop long.

Le Commissariat aux affaires maritimes marque son accord avec cette proposition. L'intitulé suivant est donc retenu:

„Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.“

2. Article 1

La Haute Corporation constate que compte tenu du fait que le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 a été modifié par celui du 9 juin 2000, il y a lieu de redresser le libellé de l'article 1er comme suit:

L'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 ... dans le cadre du contrôle par l'Etat du port est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, les termes „en vigueur au 1er juillet 1998“ sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“;
- b) au paragraphe 2, les termes „en vigueur au 14 janvier 1998“ sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“.

Le Commissariat aux affaires maritimes se rallie à ce constat et précise qu'il y a également lieu de rajouter la mention „modifié“ au libellé de l'article 2.

3. Article 3

La Haute Corporation estime qu'il échet de compléter cet article de la manière suivante:

„Les annexes du prédit règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, telles que modifiées par le règlement grand-ducal 9 juin 2000, sont remplacées par les annexes du présent règlement grand-ducal.“

Le Commissariat aux affaires maritimes approuve cette proposition.

4. Annexes

Observation générale:

La Haute Corporation recommande de revoir avec précision les références et le texte des annexes en tenant compte des modifications intervenues suite à l'adoption du règlement grand-ducal du 9 juin 2000 et propose en outre d'écrire „règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997“.

Tout comme pour l'article 2, le Commissariat aux affaires maritimes partage le point de vue de la Haute Corporation et l'ajout du terme „modifié“ est à intégrer également aux endroits adéquats des annexes I à VIII.

Le Commissariat aux affaires maritimes tient à préciser qu'afin de garantir une meilleure lisibilité globale du texte, les annexes du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, telles que modifiées, ont été remplacées par les annexes I à VIII du règlement grand-ducal visé sous rubrique. Pour ce faire, les auteurs du règlement grand-ducal en question se sont inspirés d'une version électronique consolidée de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, telle que modifiée par la suite. Cette version constitue en fait une compilation des différentes modifications intervenues et est diffusée par la Commission européenne.

En procédant ainsi, une erreur dans le règlement grand-ducal initial du 8 septembre 1997 a pu être détectée et corrigée, mais quelques erreurs textuelles de la version consolidée de la Commission européenne ont été reprises dans le projet de règlement grand-ducal visé sous rubrique. Ces erreurs ont été détectées par le Conseil d'Etat et il convient de les corriger.

Annexe II: Liste de certificats et de documents

La Haute Corporation se demande pourquoi les points 2 et 29 à 34 ont été ajoutés à l'annexe II.

- *Au point 2 le „certificat de sécurité pour navire à passagers“ a été ajouté pour corriger une erreur dans le texte du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 qui visait la transposition de la directive du 95/21/CE du 19 juin 1995. En effet, suite à une erreur de mise en page probablement, le certificat précité n'était pas repris dans le règlement, alors que mentionnée dans le texte de la directive.*
- *Les points 29 à 34 ont été insérés conformément à l'article 1, paragraphe 4b de la directive que le règlement en question vise à transposer.*

Annexe V:

- *§ B4: Navires-citernes pour gaz et produits chimiques*

La Haute Corporation indique qu'il faut maintenir les termes „l'inspection renforcée des navires citernes pour gaz et produits chimiques“ au lieu des termes „l'inspection renforcée des vraquiers“.

La Haute Corporation a détecté une faute textuelle qu'il convient de corriger.

Annexe VI: Critères pour l'immobilisation des navires

- *La Haute Corporation estime qu'il s'agit de remplacer l'article 9, paragraphe 3 par l'article 8, paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 au 2e alinéa de l'introduction à l'annexe VI. La Haute Corporation a détecté une faute de frappe qu'il convient de corriger.*
- *La Haute Corporation propose de corriger au point 5 de la section 3.2 de l'annexe VI „des engins de sauvetage des individuels“ par „des engins de sauvetage individuels“.*

La Haute Corporation a détecté une faute textuelle qu'il convient de corriger.

*Le Commissaire du Gouvernement
aux affaires maritimes,
Marc GLODT*

*

TEXTE COORDONNE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 portant modification de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port);

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents;

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

Arrêtons:

Art. 1er. L'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, les termes „en vigueur au 1er juillet 1998“ sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“;
- b) au paragraphe 2, les termes „en vigueur au 14 janvier 1998“ sont remplacés par les termes „en vigueur au 1er juillet 1999“.

Art. 2. L'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité est remplacé par le texte suivant:

„1. Les informations énumérées à l'annexe VIII partie I relatives aux navires qui auraient été immobilisés ou dont l'entrée dans un port luxembourgeois aurait été refusée au cours du mois écoulé seront publiées par le commissaire aux affaires maritimes au moins une fois par mois.

2. Les informations disponibles dans le système Sirenac concernant les navires inspectés dans les ports des Etats membres et visées à l'annexe VIII, parties I et II sont rendues publiques, dans le cadre de dispositifs techniques appropriés, dès que possible après l'inspection ou la levée de l'immobilisation.

3. Les Etats membres et la Commission coopèrent en vue de mettre en place les dispositifs techniques appropriés visés au paragraphe précédent.“

Art. 3. Les annexes du prédit règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, telles que modifiées par le règlement grand-ducal du 9 juin 2000 précité, sont remplacées par les annexes du présent règlement grand-ducal.

Art. 4. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

ANNEXES I-VIII

ANNEXE I

Liste des navires à inspecter prioritairement

(conformément à l'article 4, paragraphe 2 du règlement grand-ducal
modifié du 8 septembre 1997 précité)

I. Facteurs prépondérants

Indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage, l'inspection des navires entrant dans l'une des catégories suivantes est considérée comme une priorité absolue.

1. Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (conformément à la directive 93/75/CEE et à l'article 13 de cette directive).
2. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE.
3. Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre Etat membre.
4. Les navires ayant fait l'objet d'une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'Etat membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondés; l'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.
5. Les navires ayant:
 - été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
 - été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles,
 - manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic ou les pratiques et procédures de navigation sûres ou
 - été, à d'autres égards, exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.
6. Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension ou d'un retrait de leur classe pour des raisons de sécurité.

II. Coefficient global de ciblage

Les navires suivants sont à inspecter en priorité:

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les Etats membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les Etats membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun Etat membre au cours des six derniers mois.
3. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 319 du 12.12.1994, p. 20).
4. Les navires battant pavillon d'un Etat figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
5. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre sous certaines conditions telles que:
 - a) anomalies à supprimer avant le départ;

- b) anomalies à supprimer au prochain port;
- c) anomalies à supprimer dans les quatorze jours;
- d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

Si des actions appropriées ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.

6. Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7. Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
8. Les navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales visées à l'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité.
9. Les navires battant pavillon d'un pays dont le taux d'anomalie est supérieur à la moyenne.
10. Les navires battant pavillon d'un pays dont les anomalies de classe sont en nombre supérieur à la moyenne.
11. Les navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité.)
12. Les navires de plus de treize ans d'âge.

Concernant les navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité des inspections à l'aide du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac, conformément à l'annexe I, section 1, du Mémoire de Paris: à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient applicables, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 3, 4, 8, 9, 10, 11 et 12.

Si, dans les trois mois suivant la fixation de nouvelles valeurs du coefficient de ciblage dans le cadre du mémorandum d'entente, la Commission estime que ces valeurs ne sont pas adéquates, elle peut décider, conformément à la procédure prévue à l'article 19 de la directive 95/21/CE, que ces valeurs ne s'appliquent pas.

*

ANNEXE II

Liste des certificats et documents

(visés à l'article 5 paragraphe 1 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité)

1. Certificat international de jauge (1969)
2. – Certificat de sécurité pour navire à passagers
 - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
 - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
 - Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons
 - Certificat de sécurité pour navire de charge
3. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
4. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
5. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures

6. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
7. Certificat international de franc-bord (1966)
 - Certificat international d'exemption de franc-bord
8. Registre des hydrocarbures (parties I et II)
9. Registre de la cargaison
10. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
 - Brevets
11. Certificats médicaux (convention de l'OIT No 73 concernant l'examen médical des gens de mer)
12. Renseignements sur la stabilité
13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SOLAS, chapitre IX).
14. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par la société de classification concernée (à requérir seulement si le navire est classé par une société de classification).
15. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses.
16. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse.
17. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses ou plan d'arrimage détaillé.
18. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage.
19. Certificat de sécurité pour navire spécialisé.
20. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer.
21. Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
22. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de lutte contre les avaries.
23. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord.
24. Rapports de visites (pour les vraquiers et pétroliers).
25. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'Etat du port.
26. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal.
27. Attestation autorisant le transport de céréales.
28. Manuel d'assujettissement de la cargaison.
29. Plan de gestion et registre des ordures.
30. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers.
31. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes.
32. Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers.
33. Livret pour les navires vraquiers.
34. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers.

*

ANNEXE III

Exemples de „motifs évidents“ justifiant une inspection détaillée

*(visés à l'article 5, paragraphe 3 du règlement grand-ducal
modifié du 8 septembre 1997 précité)*

1. Les navires énumérés à l'annexe I, partie I et partie II, points II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 et II-11.
2. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
3. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord [article 6, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2].
4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences de l'article 8 de la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.
5. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations (teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison, par exemple).
6. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
7. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.
8. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
9. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
10. Les conditions d'hygiène à bord du navire sont déficientes.
11. L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.
12. Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaît pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.

*

ANNEXE IV

Procédures pour le contrôle des navires

*(visées à l'article 5, paragraphe 4 du règlement grand-ducal
modifié du 8 septembre 1997 précité)*

1. Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité [résolution A.481(XII) de l'OMI] et ses annexes, à savoir document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe 1) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe 2).
2. Dispositions du code maritime international des marchandises dangereuses.
3. Publication de l'Organisation internationale du travail (OIT): „L'inspection des conditions de travail à bord des navires: lignes de conduite en matière de procédure“.
4. Annexe I „Procédures de contrôle par l'Etat du port“ du Mémorandum de Paris.

*

ANNEXE V

A. Catégories de navires soumis à une inspection renforcée

(en vertu de l'article 6 paragraphe 1 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité)

1. Pétroliers arrivés à cinq ans ou moins de leur date de retrait de la navigation conformément aux dispositions de Marpol 73/78, annexe I, règle 13G, c'est-à-dire:
 - un pétrolier transportant du pétrole brut d'un port en lourd de 20.000 tonnes et plus ou un transporteur de produits d'un port en lourd de 30.000 tonnes et plus, ne répondant pas aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle I(26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat IOPP, ou vingt-cinq ans après cette date, si les citernes latérales du navire ou les espaces de double fond, non utilisés pour le transport de pétrole, répondent aux exigences de la règle 13G(4) de cette annexe, sauf s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13F de cette même annexe;
 - un pétrolier tel que mentionné ci-dessus répondant aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle I(26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt-cinq ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat IOPP, sauf s'il est conforme ou s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13F de cette même annexe.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Navires à passagers.
4. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.

B. Lignes directrices non obligatoires relatives à l'inspection renforcée de certaines catégories de navires

(visées à l'article 6 paragraphe 2 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité)

L'inspection renforcée pourra porter dans la mesure du possible sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'exécution de certaines opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

1. *Tous navires* (toutes catégories de la section A)
 - Panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours
 - Inspection de l'éclairage de secours
 - Fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale
 - Fonctionnement des pompes d'assèchement
 - Fermeture des portes étanches
 - Mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage
 - Essai de la télécommande d'arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible
 - Essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire
 - Inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio
 - Inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.
2. *Pétroliers*

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers:

 - Système fixe de production de mousse installé sur le pont

- Système de lutte contre l'incendie
- Inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
- Contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
- Contrôle du rapport de visite [résolution A.744(18) de l'OMI] pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

3. *Vraquiers*

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

- Corrosion éventuelle du bâti des machines de pont
- Déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouille
- Fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales
- Accès aux cales
- Contrôle du rapport de visite [résolution A.744(18) de l'OMI] pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

4. *Navires-citernes pour gaz et produits chimiques*

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires citernes pour gaz et produits chimiques:

- Dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau
- Analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz spécifiques à la cargaison transportée
- Matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et oculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas)
- Vérification que le produit transporté est énuméré dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas
- Installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

5. *Navires à passagers*

Outre les points énumérés au titre B point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers:

- Essai du système de détection des incendies et d'alarme
- Contrôle de la fermeture des portes coupe-feu
- Essai du système de diffusion générale
- Exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine
- Connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'Etat membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs ne font pas obstruction au fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.

*

ANNEXE VI

Critères pour l'immobilisation des navires

(visée à l'article 8 paragraphe 3 du règlement grand-ducal
modifié du 8 septembre 1997 précité)

Introduction

Pour déterminer si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire concerné, l'inspecteur doit appliquer les critères énoncés aux points 1 et 2 ci-après.

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 8 paragraphe 3 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité).

Les dommages accidentels subis par un navire en route vers un port ne constituent pas un motif d'immobilisation, pour autant que:

- les dispositions contenues dans la règle I-11(c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, aient été dûment prises en compte,
- avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou l'armateur ait fourni à l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port des détails sur les circonstances de l'accident et les dommages subis, et des informations concernant la notification à l'administration du pavillon,
- les mesures correctives appropriées, d'après les autorités, soient prises et
- les autorités, une fois informées de l'exécution des réparations, se soient assurées que les anomalies qui avaient été clairement identifiées comme dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.

1. Critères principaux

En exerçant son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit ou non être retenu, l'inspecteur doit appliquer les critères suivants:

Séquence

Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer doivent être immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port.

Critère

Le navire est immobilisé si ses anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner au navire pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage du navire.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire est un facteur déterminant la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Il importe que l'autorité doive vérifier, d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été corrigées avant le départ.

2. Application des critères principaux

Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, l'inspecteur vérifie si:

- 1) le navire dispose des documents pertinents et valides;
- 2) le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes:
- 3) effectuer sans danger son prochain voyage;
- 4) assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage;
- 5) assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;

- 6) assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;
- 7) lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- 8) quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- 9) prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage;
- 10) maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- 11) maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- 12) communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire au cours du prochain voyage;
- 13) assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage.

Si la réponse à l'une de ces vérifications est négative, compte tenu de toutes les anomalies constatées, il faut sérieusement envisager d'immobiliser le navire. Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

3. Pour aider l'inspecteur à utiliser le présent règlement, on trouvera ci-après une liste des anomalies, regroupées selon la convention et/ou le code applicables, dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation du navire concerné. Cette liste ne se veut pas exhaustive. Toutefois, dans le domaine relevant de la convention STCW 78, les anomalies énumérées au point 3.8 ci-après sont, en vertu de cette convention, les seuls motifs d'immobilisation.

3.1. Généralités

Absence des certificats valables requis par les instruments pertinents. Toutefois, les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une convention (instrument applicable) ou qui n'applique pas un autre instrument pertinent ne sont pas habilités à détenir les certificats prévus par la convention ou autre instrument pertinent. L'absence des certificats requis ne constitue par conséquent pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires. Toutefois, pour appliquer la clause prévoyant „de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables“, le navire devra être largement conforme aux prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

3.2. Domaines relevant de la convention Solas (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques
- 2) Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales
- 3) Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs
- 4) Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire
- 5) Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau
- 6) Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à leur utilisation prévue, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide
- 7) Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers
- 8) Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores
- 9) Absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité
- 10) Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle V/12 (o) de la convention Solas

- 11) Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait que les cartes électroniques peuvent remplacer les cartes
- 12) Absence de ventilation d'extraction antidéflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (règle SOLAS II-2/59.3.1)
- 13) Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à la partie 5.5 de l'annexe I du mémorandum d'entente
- 14) L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité

3.3. Domaines relevant du code IBC (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (16.2)
- 2) Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés (8.2.3)
- 3) Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.3)
- 4) Présence de sources d'ignition dans les zones dangereuses visées au point 10.2 (11.3.15)
- 5) Non-respect d'exigences spéciales (15)
- 6) Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne (16.1)
- 7) Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles (16.6)

3.4. Domaines relevant du code IGC (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (18.1)
- 2) Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service (3.2.6)
- 3) Cloison non étanche au gaz (3.3.2)
- 4) Sas à air défectueux (3.6)
- 5) Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses (5.6)
- 6) Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses (8.2)
- 7) Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.4)
- 8) Ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas (12.1)
- 9) Alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas (13.4.1)
- 10) Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux (13.6)
- 11) Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable (17/19)

3.5. Domaines relevant de la convention sur les lignes de charge

- 1) Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives
- 2) Stabilité notoirement insuffisante
- 3) Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire
- 4) Absence ou détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutilles et des portes étanches
- 5) Surcharge
- 6) Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire

3.6. *Domaines relevant de la convention Marpol annexe I* (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Absence, détérioration grave ou défaut de fonctionnement du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm.
- 2) Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu
- 3) Registre des hydrocarbures non disponible [20(5)]
- 4) Montage illicite d'une dérivation de rejet.

3.7. *Domaines relevant de la convention Marpol, annexe II* (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Absence du manuel P & A
- 2) La cargaison n'est pas ventilée par catégories [3(4)]
- 3) Registre de cargaison non disponible [9(6)]
- 4) Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence (14)
- 5) Montage illicite d'une dérivation de rejet

3.8. *Domaines relevant de la convention STCW*

- 1) Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet approprié ou de dispense valide, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration du pavillon.
- 2) Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration du pavillon ne sont pas respectées.
- 3) Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration du pavillon.
- 4) L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution.
- 5) Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution.
- 6) Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

3.9. *Domaines relevant des conventions de l'OIT*

- 1) Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port
- 2) Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port
- 3) Conditions d'hygiène déplorables à bord
- 4) Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être excessivement basse
- 5) Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel, la cargaison, ou autres restrictions de la sécurité dans ces zones

3.10. *Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison*

Le défaut de fonctionnement (ou d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison sont considérés comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.

*

ANNEXE VII

Critères minimaux pour les inspecteurs

*(visés à l'article 10 paragraphe 1 du règlement grand-ducal
modifié du 8 septembre 1997 précité)*

1. L'inspecteur doit être autorisé par l'autorité compétente de l'Etat membre à procéder au contrôle par l'Etat du port.
2. Soit:
 - l'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon liées aux inspections et à la certification conformément aux conventions et
 - être titulaire:
 - a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1.600 TB ou plus (règle II/2 STCW) ou
 - b) d'un brevet de chef-mécanicien l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 KW (règle III/2 STCW) ou
 - c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions.

Les inspecteurs titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service „pont“ ou du service „machines“, selon le cas, soit:

 - l'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente et
 - avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école et
 - avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon chargé d'inspections et de certifications conformément aux conventions.
3. L'inspecteur doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
4. L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'Etat du port.
5. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'autorité compétente d'un Etat membre dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port à la date d'adoption de la présente directive.

*

ANNEXE VIII

Publication d'informations relatives aux immobilisations et aux inspections dans les ports des Etats membres

*(visées à l'article 13 du règlement grand-ducal modifié
du 8 septembre 1997 précité)*

- I. Les informations publiées conformément à l'article 13, paragraphe 1, précité comprennent les éléments suivants:
 - le nom du navire,
 - le numéro OMI,
 - le type du navire,
 - la jauge (tjb),
 - l'année de construction,
 - le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,

- l'Etat du pavillon,
- la société de classification ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
- la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
- le nombre des immobilisations au cours des vingt-quatre derniers mois,
- le pays et le port d'immobilisation,
- la date de levée de l'immobilisation,
- la durée de l'immobilisation, en jours,
- le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,
- si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,
- l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
- la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche ou qui a été interdit d'entrée à tous les ports de la Communauté.

II. Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 13, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le numéro OMI,
- le type de navire,
- la jauge (tjb),
- l'année de construction,
- le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- l'Etat du pavillon,
- la société de classification ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
- la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a ou ont délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
- le pays, le port et la date d'inspection,
- le nombre des anomalies, par catégorie d'anomalie.

*

EXPOSE DES MOTIFS

La directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 a instauré pour les navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres l'application harmonisée de normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires. Cette directive a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997.

Rappelons que cette directive importante a fait rentrer les contrôles des navires effectués par les Etats agissant en tant que „Etats du port“ au sens des conventions internationales dans le giron de la compétence communautaire. Au plan européen différents Etats coopéraient dans ce domaine sur la base d'un accord désigné comme Mémoire de Paris.

Cette directive de base a été modifiée par la directive 98/25/CE du Conseil du 27 avril 1998 et par la directive 98/42/CE de la Commission du 19 juin 1998 transposées ensemble par un règlement grand-ducal du 9 juin 2000 (publié au Mémorial A 59 du 20 juillet 2000).

La directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 que le présent projet vise à transposer, modifie la directive 95/21/CE sur certains points et tient notamment compte des modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale ainsi que des développements intervenus dans le cadre du Mémoire de Paris.

La directive prévoit également d'allonger la liste des informations à publier qui contiendra dorénavant davantage de détails sur les navires concernés, sur l'immobilisation et les mesures dont ils font l'objet et des informations concernant les navires dont l'entrée dans des ports communautaires a été refusée. Il convient d'établir plus clairement dans quelle mesure les anomalies ayant conduit à l'immobilisation du navire relèvent de la responsabilité des sociétés de classification en matière de visite. L'efficacité de cette mesure doit être renforcée par la publication plus fréquente des informations, sur une base mensuelle.

Le présent projet a pour objet de transposer purement et simplement en droit national la directive 1999/97/CE.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

Cet article modifie la date des protocoles et conventions visés par le règlement grand-ducal respectivement du 1er juillet 1998 au 1er juillet 1999 et du 14 janvier 1998 au 1er juillet 1999 pour ainsi tenir compte des modifications éventuelles intervenues jusqu'au 1er juillet 1999.

Ces textes ont été publiés en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 9 juin 2000.

Ad article 2

En vue d'une meilleure transparence des données publiées relatives à l'inspection ou l'immobilisation d'un navire dans un port, le commissaire aux affaires maritimes est tenu de publier une fois par mois les informations concernant les navires qui ont été immobilisés ou dont l'entrée dans un port luxembourgeois a été refusée. Il s'agit ici d'une obligation hypothétique vu que le Luxembourg ne dispose pas de port maritime, mais la compétence est cependant donnée puisque le port de Mertert peut accueillir des navires „fluvio-maritimes“ et dans ce cas la directive trouve application.

Il en est de même des informations disponibles dans le système Sirenac qui doivent être rendues publiques après l'inspection ou la levée de l'immobilisation.

Ad article 3

Les annexes du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 sont remplacées par les annexes I à VIII du présent règlement grand-ducal afin de garantir une meilleure lisibilité globale du texte. Ces annexes ne constituent en fait qu'une simple compilation des différentes modifications intervenues, qui tient notamment compte des modifications de la législation internationale entrée en vigueur et des développements intervenus dans le cadre du Mémoire de Paris en ce qui concerne le ciblage des navires à inspecter.

Ad article 4

Sans commentaire.

Service Central des Imprimés de l'Etat

4812/04

N° 4812⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

transposant la directive 1999/97/CE et modifiant le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port tel que modifié

* * *

AVIS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

(28.2.2002)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 18 juin 2001 à la Chambre des Députés par le Ministre aux Relations avec le Parlement, à la demande du Ministre des Transports.

Un exposé des motifs et la directive 1999/97/CE avec annexe étaient joints au texte du projet de règlement grand-ducal avec annexes.

Par la suite la Chambre des Députés a été saisie de l'avis de la Chambre de Commerce du 5 juillet 2001, de l'avis du Conseil d'Etat du 8 novembre 2001 et d'une prise de position du 20 février 2002 du Commissariat aux Affaires maritimes concernant les avis de la Chambre de Commerce et du Conseil d'Etat, à laquelle était joint un texte coordonné proposé par le Gouvernement.

Le projet a pour objet la transposition en droit luxembourgeois de la directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 qui modifie sur certains points la directive 95/21/CE et tient notamment compte des modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale ainsi que des développements intervenus dans le cadre du Mémorandum de Paris. La directive prévoit par ailleurs d'allonger la liste des informations à publier qui contiendra dorénavant davantage de détails sur les navires concernés, sur l'immobilisation et les mesures dont ils font l'objet et des informations concernant les navires dont l'entrée dans le port communautaire a été refusée.

La base légale du projet est constituée par la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

La Commission Européenne a déjà émis un avis motivé à l'encontre du Luxembourg pour non-transposition de la directive dans les délais prévus.

La Chambre de Commerce approuve le projet, sous réserve d'une observation concernant l'intitulé.

Le Conseil d'Etat marque également son accord avec le projet, sous réserve d'observations concernant l'intitulé ainsi que les articles 1er et 3. Par ailleurs le Conseil d'Etat recommande de revoir avec précision les références et le texte des annexes. Le Gouvernement en tient compte. Le texte coordonné

proposé par le Gouvernement en date du 20 février 2002 tient entièrement compte de l'avis du Conseil d'Etat.

La Conférence des Présidents se prononce à son tour en faveur du projet dans la teneur proposée par le Gouvernement dans son texte coordonné du 20 février 2002 et y donne par conséquent son assentiment.

Luxembourg, le 28 février 2002.

Le Greffier,
Pierre DILLENBURG

Le Président de la Chambre des Députés,
Jean SPAUTZ

4812

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg

**MEMORIAL**

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 39

12 avril 2002

Sommaire

Arrêté ministériel du 8 mars 2002 fixant les taux des cotisations dues à la Caisse de prévoyance des fonctionnaires et employés communaux à partir de l'année 2001	page 660
Règlement grand-ducal du 14 mars 2002 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port	660
Règlement grand-ducal du 20 mars 2002 fixant le montant annuel de référence prévu à l'article 3 de la loi du 3 août 1998 sur la promotion de la presse écrite pour l'an 2002	670
Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale, signée à Strasbourg, le 20 avril 1959 – Ratification de la Géorgie – Rectificatif	670

Arrêté ministériel du 8 mars 2002 fixant les taux des cotisations dues à la Caisse de prévoyance des fonctionnaires et employés communaux à partir de l'année 2001.

Le Ministre de l'Intérieur,

Vu son arrêté du 12 août 1999 fixant les taux des cotisations dues à la Caisse de prévoyance des fonctionnaires et employés communaux pour l'année 2000 ;

Considérant qu'il y a lieu de fixer à partir de l'année 2001 un taux tenant compte de la situation financière actuelle et future de ladite Caisse de prévoyance ;

Vu l'avis du conseil d'administration de la Caisse du 7 mars 2002 ;

Vu les articles 25 et 29 de la loi modifiée du 7 août 1912 concernant la création d'une caisse de prévoyance des fonctionnaires et employés des communes et établissements publics placés sous la surveillance des communes ;

Arrête:

Art. 1^{er}. A partir de l'année 2001 les versements que les communes, syndicats de communes, les établissements publics du secteur communal et l'Etat doivent à la Caisse de prévoyance des fonctionnaires et employés communaux sont fixés comme suit :

1. Une contribution annuelle de vingt et trente centièmes (20,30) pour cent des traitements et des autres éléments de rémunération computables pour la pension auxquels les affiliés obligatoires de la Caisse de prévoyance ont légalement droit est à payer par les organismes liquidateurs de ces traitements et éléments de rémunération.
2. Une contribution annuelle de quatorze et soixante-dix centièmes (14,70) pour cent de ces mêmes traitements et éléments de rémunération est à charge de l'Etat.

Art. 2. Le présent arrêté sera publié au Mémorial.

Luxembourg, le 8 mars 2002.

Le Ministre de l'Intérieur,
Michel Wolter

Règlement grand-ducal du 14 mars 2002 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

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

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports ;

Vu la directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 portant modification de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port) ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents ;

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

Arrêtons :

Art. 1^{er}. L'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, les termes "en vigueur au 1^{er} juillet 1998" sont remplacés par les termes "en vigueur au 1^{er} juillet 1999";