

# MEMORIAL

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



# MEMORIAL

**Amtsblatt**  
**des Großherzogtums**  
**Luxemburg**

---

## RECUEIL DE LEGISLATION

---

A — N° 81

22 octobre 1997

---

### S o m m a i r e

#### NAVIGATION

- Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 93/75/CE relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes** ..... page **2476**
- Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE 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** ..... **2481**
- Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil n° 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** ..... **2486**
- Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance** ..... **2496**
-

**Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 93/75/CE relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, 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 loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée;

Vu la directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Commission de travail de la Chambre des Députés;

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

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. "Exploitants": les armateurs, affréteurs, gérants ou agents du navire;
2. "Navire": tout bateau transporteur de marchandises battant pavillon luxembourgeois, tout navire-citerne transportant des hydrocarbures, des produits chimiques ou gazeux battant pavillon luxembourgeois ou tout bateau de passagers battant pavillon luxembourgeois à destination d'un port de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, en vrac ou en colis;
3. "Marchandises dangereuses": les marchandises mentionnées dans le code IMDG, au chapitre 17 du recueil IBC et au chapitre 19 du recueil IGC;
4. "Marchandises polluantes":
  - les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la convention MARPOL,
  - les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention MARPOL,
  - les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la convention MARPOL;
5. "MARPOL": la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 tels qu'ils sont en vigueur au 13 septembre 1993;
6. "Code IMDG": le code maritime international des marchandises dangereuses en vigueur au 13 septembre 1993;
7. "Recueil IBC": le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, de l'OMI, en vigueur au 13 septembre 1993;
8. "Recueil IGC": le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, de l'OMI, en vigueur au 13 septembre 1993;
9. "Résolution A 648 (16) de l'OMI": la résolution 648 (16) de l'OMI adoptée par l'assemblée lors de sa 16<sup>ème</sup> session, du 19 octobre 1989, et intitulée "Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins", en vigueur au 13 septembre 1993;
10. "Autorités compétentes": les autorités et les organismes désignés par les Etats membres de la Communauté européenne;
11. "Commissariat aux affaires maritimes": autorité compétente pour le Grand Duché du Luxembourg;
12. "Chargeur": toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur.

**Art. 2.**

1. Les exploitants et les capitaines de navires à destination d'un port maritime de la Communauté européenne ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, ainsi que les chargeurs de ces marchandises, sont tenus de respecter les conditions minimales requises d'eux en vertu du présent règlement.
2. Le présent règlement ne s'applique pas:
  - aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
  - aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

**Art. 3.** Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant l'appellation technique exacte des

marchandises dangereuses polluantes, les numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations Unies, les classes de risques OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC, les quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de celles-ci/ceux-ci.

Le chargeur doit fournir au capitaine ou à l'exploitant la déclaration requise en vertu du présent règlement et doit faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

#### **Art. 4.**

1. L'exploitant d'un navire quittant un port d'un Etat membre de la Communauté européenne notifie, avant l'appareillage du navire, toutes les informations mentionnées à l'annexe I à l'autorité compétente de cet Etat membre.

2. L'exploitant d'un navire venant d'un port situé hors de la Communauté européenne et faisant route vers un port situé dans la Communauté européenne ou devant mouiller dans les eaux d'un Etat membre de la Communauté européenne, notifie, pour pouvoir entrer dans ce port ou mouiller dans ces eaux territoriales, lorsqu'il quitte le port de chargement, toutes les informations mentionnées à l'annexe I à l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage.

3. L'autorité compétente peut exempter les services réguliers d'une durée inférieure à une heure de l'application des paragraphes 1 et 2. Une prolongation de cette durée peut être accordée à la demande de l'armateur par l'autorité compétente.

Dans ce cas, les informations prévues à l'annexe I doivent pouvoir être fournies à tout moment par l'exploitant à la demande des autorités des Etat membres de la Communauté européenne des ports de départ ou de destination.

4. Les navires entrant dans un port situé dans un Etat membre de la Communauté européenne ou en sortant doivent conformément à la réglementation nationale de l'Etat membre:

- utiliser les services fournis par les services locaux d'aide au trafic maritime (VTS), lorsqu'ils existent;
- recourir aux services de pilotages.

#### **Art. 5.**

1. En cas d'incident ou de circonstances survenus en mer et faisant courir un risque au littoral ou à des intérêts connexes d'un Etat membre de la Communauté européenne, le capitaine du navire concerné informe immédiatement l'autorité compétente de l'Etat membre concerné des détails de l'incident et des informations visées à l'annexe I.

2. Une autorité compétente peut considérer que l'obligation de fournir les informations visées à l'annexe I est remplie si le navire indique quelle est l'autorité compétente qui, dans la Communauté européenne, détient les informations requises en vertu de l'article 4.

3. La notification prévue au paragraphe 1 est effectuée conformément à la résolution A648(16) de l'OMI et elle est faite au moins dans toutes les circonstances visées dans cette résolution.

4. L'annexe III expose les mesures que les Etats membres peuvent prendre en vertu du droit international.

**Art. 6.** Les articles 4 et 5 n'affectent pas l'application d'exigences en vigueur imposées en vertu de conventions internationales ou par des régimes nationaux de notification portuaire.

#### **Art. 7.**

1. Le capitaine du navire remplit avec exactitude et soin une fiche de contrôle telle qu'elle est décrite à l'annexe II du présent règlement et la remet pour information au pilote et, sur demande à l'autorité compétente.

2. Les pilotes intervenant pour l'accostage, l'appareillage ou la manoeuvre d'un navire informent sans tarder l'autorité compétente chaque fois qu'ils ont connaissance de défauts susceptibles de nuire à la sécurité de la navigation dudit navire.

**Art. 8.** Au besoin, l'autorité compétente de l'Etat membre de la Communauté européenne concerné signale par radio dans les secteurs concernés tout incident notifié conformément à l'article 5 paragraphe 1 et informe de la présence de tout navire qui constitue une menace pour la navigation.

**Art. 9.** Au cas où le Commissariat aux affaires maritimes détiendrait des informations notifiées conformément à l'article 4 et à l'article 5 paragraphe 1, celui-ci prend les mesures appropriées pour fournir à tout moment lesdites informations, pour raisons de sécurité, à la demande de l'autorité compétente d'un autre Etat membre de la Communauté européenne.

Si le Commissariat aux affaires maritimes est informé de faits entraînant ou accroissant, pour un autre Etat membre de la Communauté européenne, le risque de voir mises en danger certaines zones maritimes et côtières, il prend les mesures appropriées pour en informer l'Etat membre concerné aussitôt que possible.

Le Commissariat aux affaires maritimes veille à prendre les mesures nécessaires pour que soient pleinement exploités les rapports que les navires sont tenus de lui transmettre en cas d'incident risquant de causer des dommages très graves.

**Art. 10.** Les infractions aux articles 2.1, 3, 4.1, 4.2, 5.1 et 7.1 du présent règlement grand-ducal relatives à la sécurité de la navigation sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 30.000 à 1.000.000 de francs, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou des lois spéciales.

**Art. 11.** Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*La Ministre des Transports*  
**Mady Delvaux-Stehres**

Château de Berg, le 8 septembre 1997  
**Jean**

Doc. parl. 4196; sess. ord. 1995-1996 et 1996-1997; Dir. 93/75.

—  
 ANNEXE I

**Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes**

- 1 Nom et indicatif d'appel du navire.
- 2 Nationalité du navire.
- 3 Longueur et tirant d'eau du navire.
- 4 Port de destination.
- 5 Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente.
- 6 Heure probable d'appareillage.
- 7 Itinéraire envisagé.
8. Appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes;
  - numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations Unies;
  - classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC;
  - quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire;
  - si les marchandises dangereuses ou polluantes sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de celles-ci/ceux-ci.
9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement.

—  
 ANNEXE II

**FICHE DE CONTRÔLE POUR LES NAVIRES**

**A. Identification du navire**

|  |                      |                        |
|--|----------------------|------------------------|
| Nom du navire:                                     | Armateur:            | Année de construction: |
| .....  | .....                | .....                  |
| Pavillon:  | Indicatif d'appel:   | Jauge brute:           |
| .....  | .....                | .....                  |
| Port d'attache:                                    | Longueur hors tout:  |                        |
| .....  | .....                |                        |
| Code d'appel international du navire, s'il existe: |                      |                        |
| .....  |                      |                        |
| Société de classification:                         |                      |                        |
| .....  |                      |                        |
| Signe de classification du navire:                 | Coque:               | Machines:              |
| .....  | .....                | .....                  |
| Machine de propulsion:                             |                      |                        |
| .....  |                      |                        |
| Agent:   |                      |                        |
| .....  |                      |                        |
| Tirant d'eau avant:                                | Tirant d'eau milieu: | Tirant d'eau arrière:  |
| .....  | .....                | .....                  |
| Volume/masse du chargement dangereux ou polluant:  |                      |                        |
| .....  |                      |                        |

## B. Equipement de sécurité

|   | En parfait état de marche |                       | Défauts |
|---|---------------------------|-----------------------|---------|
|   | Oui                       | Non                   |         |
| <i>1. Construction et équipement technique</i>                  |                           |                       |         |
| Machines principales et auxiliaires                             | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Gouvernail principal  | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Gouvernail auxiliaire   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Système d'ancrage   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Appareils fixes d'extinction d'incendie                         | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Dispositif à gaz inerte (le cas échéant)                        | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| <br>  |                           |                       |         |
|   | En parfait état de marche |                       | Défauts |
|   | Oui                       | Non                   |         |
| <i>2. Equipement de navigation</i>                              |                           |                       |         |
| Caractéristiques de manoeuvre disponibles                       | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Premier radar   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Deuxième radar  | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Compas gyroscopique   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Compas magnétique   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Radiogoniomètre   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Echo-sondeur  | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Autres moyens électronique permettant de déterminer la position | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| <br>  |                           |                       |         |
| <i>3. Equipement radio</i>                                      |                           |                       |         |
| Dispositif radio-télégraphique                                  | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Dispositif radio-téléphonique                                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |
| Dispositif SMDSM  | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | .....   |

## C. Documents

|  | Certificats/<br>documents<br>valides à bord |                       |
|--|---|-----------------------|
|  | Oui   | Non                   |
| Certificat de sécurité de construction pour navires de charge    | <input type="radio"/>                       | <input type="radio"/> |
| Certificat de sécurité de l'équipement pour navires de charge    | <input type="radio"/>                       | <input type="radio"/> |
| Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navires de charge | <input type="radio"/>                       | <input type="radio"/> |
| Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navires de charge  | <input type="radio"/>                       | <input type="radio"/> |
| Certificat de sécurité radio pour navires de charge              | <input type="radio"/>                       | <input type="radio"/> |
| Certificat de franc-bord   | <input type="radio"/>                       | <input type="radio"/> |
| Certificat de classification                                     | <input type="radio"/>                       | <input type="radio"/> |
| Certificat d'assurance contre les risques de pollution           | <input type="radio"/>                       | <input type="radio"/> |

|   |                       |                       |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Certificat SOLAS relatif aux marchandises dangereuses   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Certificat de sécurité passagers  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Registre des hydrocarbures/chargements dûment complétés   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Certificat (international) d'aptitude pour le transport en vrac de produits chimiques dangereux                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Certificat (international) d'aptitude pour le transport en vrac de gaz liquéfié                                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Certificat (international) pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (IOPP)                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Certificat (international) de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

#### D. Equipage de bord

|  | Titre professionnel d'aptitude (désignation précise avec n°) |                       | Délivré par (autorité compétente) | A (localité/pays)                 |
|--|--|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
|  | Oui  | Non                   |                                   |                                   |
| Capitaine                              | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Premier officier                       | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Second officier                        | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Troisième officier                     | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Chef mécanicien                        | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Premier officier mécanicien            | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Second officier mécanicien             | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Troisième officier mécanicien          | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Opérateur radio                        | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
| Total des autres membres de l'équipage |  |                       | sur le pont: .....                | dans la salle des machines: ..... |
| Pilote hauturier pris à bord           | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | .....                             | .....                             |
|  |  |                       | .....                             | .....                             |
|  |  |                       | Date                              | Signature du capitaine            |

### ANNEXE III

#### Mesures que les Etats membres peuvent prendre en vertu du droit international

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 5 paragraphes 1 et 2, affectant un navire relevant du champ d'application du présent règlement, l'autorité compétente de l'Etat membre concerné estime, dans le cadre du droit international<sup>1</sup>, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut:

- restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire,
- demander au capitaine de fournir les informations pertinentes de la fiche de contrôle dont le modèle est reproduit dans l'annexe II du présent règlement, et de confirmer qu'une copie de la liste, du manifeste ou du plan de chargement approprié visés au point 9 de l'annexe I se trouve à bord.

- 
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), 1983, article 221.
  - Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969, articles I, II, III et V.
  - Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, 1973, articles I et II.

**Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE 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.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, 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 loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée;

Vu 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;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Commission de travail de la Chambre des Députés;

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

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Pour les besoins de l'application du présent règlement, on entend par:

**Directive:** 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.

**Navire:** tout bâtiment relevant du champ d'application des conventions internationales.

**Navire battant pavillon d'un Etat membre de la Communauté européenne:** un navire immatriculé dans un Etat membre de la Communauté européenne et battant pavillon de cet Etat membre conformément à sa législation, y compris tout navire inscrit dans le registre Euro une fois que ce registre aura été approuvé par le Conseil des Ministres de la Communauté européenne. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers.

**Inspections et visites:** les inspections et les visites qui doivent être obligatoirement effectuées en vertu des conventions internationales.

**Conventions internationales:** la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978, ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant, en vigueur au 22 novembre 1994.

**Organisme:** une société de classification ou tout organisme privé effectuant des travaux d'évaluation de la sécurité pour le compte d'une administration.

**Organisme agréé:** un organisme agréé par un Etat membre de la Communauté européenne conformément à l'article 4 de la directive.

**Autorisation:** un acte en vertu duquel un Etat membre de la Communauté européenne habilite un organisme agréé ou lui donne délégation.

**Certificat:** un certificat délivré par ou au nom du Grand Duché de Luxembourg, conformément aux conventions internationales.

**Certificat de classification:** un document délivré par une société de classification certifiant l'aptitude d'un navire, quant à sa structure et son état mécanique, à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et réglementations fixées par cette société.

**Certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge:** le certificat introduit par la réglementation révisée des radiocommunications SOLAS 74/78, adoptée par l'OMI; cette expression recouvre également, pendant une période transitoire se terminant le 1 février 1999, le certificat de sécurité de la radiotélégraphie pour navires de charge et le certificat de sécurité pour la radiotéléphonie pour les navires de charge.

**Lieu d'implantation:** le lieu où est situé le siège statutaire, l'administration centrale ou le principal établissement d'un organisme.

**Ministre:** le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions.

**Art. 2.** En assumant les responsabilités et les obligations incombant au Grand-Duché de Luxembourg aux termes des conventions internationales, afin d'assurer une application effective des dispositions desdites conventions, notamment en ce qui concerne l'inspection et les visites de navires et la délivrance des certificats et des certificats d'exemption, le ministre décide pour les navires battant pavillon luxembourgeois:

- a) d'habiliter des organismes à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites afférentes à des certificats, y compris celles permettant d'évaluer le respect de l'article 9 du présent règlement, et, le cas échéant, à délivrer ou renouveler les certificats y relatifs ou

- b) de recourir à des organismes pour la réalisation, en tout ou en partie des inspections et des visites visées au point a),

il ne confie ces tâches qu'à des organismes agréés.

Le Commissaire aux affaires maritimes approuve dans tous les cas la délivrance initiale des certificats d'exemption.

Toutefois, pour ce qui est du certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge, ces tâches peuvent être confiées par le Commissaire aux affaires maritimes à un organisme privé agréé et ayant des compétences suffisantes et un personnel qualifié pour effectuer, pour le compte du Grand-Duché de Luxembourg, des travaux spécifiques d'évaluation de la sécurité en matière de radiocommunications.

Le présent article ne concerne pas la certification d'éléments spécifiques de l'équipement des navires.

**Art. 3.** Le ministre ne peut agréer que les organismes remplissant les critères fixés en annexe 1 du présent règlement. Un organisme demandant à être agréé devra communiquer les informations complètes concernant ces critères, ainsi que tout élément de preuve permettant d'établir le respect de ces critères. Tout organisme ainsi agréé en sera informé de manière appropriée.

Le ministre, en agréant un organisme, suivra la procédure de l'article 4, paragraphes 2 à 5 de la Directive.

**Art. 4.** Le ministre ne peut, en principe, pas refuser d'habiliter un organisme agréé situé dans la Communauté européenne à effectuer les tâches telles que définies à l'article 2 du présent règlement.

Le ministre a toutefois la faculté de restreindre le nombre des organismes qu'il habilite en fonction des besoins à condition qu'il ait des motifs transparents et objectifs de procéder ainsi.

En vue d'autoriser un organisme situé dans un Etat tiers à accomplir tout ou partie des tâches visées à l'article 2, le ministre peut exiger de ce pays tiers qu'il agrée, sur la base de la réciprocité, les organismes agréés situés dans la Communauté européenne.

**Art. 5.** Lorsqu'un organisme est habilité par le ministre, le Commissaire aux affaires maritimes établit une relation de travail avec cet organisme.

Dans l'exercice de ses compétences, telles que définies aux articles 2, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, le Commissaire aux affaires maritimes établit une relation de travail avec les organismes habilités.

La relation de travail est régie par un accord écrit, formel et non discriminatoire qui sera publié au Mémorial. Cet accord décrit les tâches et fonctions spécifiques des organismes et prévoit au moins:

- a) les dispositions énoncées à l'annexe 2 de la résolution A739(18) de l'OMI sur les directives en matière d'agrément des organismes agissant au nom de l'administration, figurant dans l'annexe 2 qui fait partie intégrante du présent règlement,
- b) une vérification périodique par le Commissaire aux affaires maritimes ou par un organisme tiers impartial désigné par celui-ci, des tâches que ces organismes accomplissent en son nom,
- c) la possibilité de procéder à des inspections approfondies et aléatoires des navires,
- d) la notification d'informations essentielles concernant la flotte de navires inscrits au registre public maritime luxembourgeois, les modifications de classe ou le retrait de la classe.

Le ministre peut exiger que l'organisme agréé ait un représentant local sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg pour le compte duquel il accomplit les tâches visées à l'article 2. Cette exigence peut être remplie par un représentant légal, local doté de la personnalité juridique au regard du droit du Grand-Duché de Luxembourg et de la compétence de ses tribunaux nationaux.

Le ministre communique à la Commission européenne les informations précises concernant la relation de travail établie entre l'organisme autorisé et le Commissaire aux affaires maritimes.

**Art. 6.** Lorsque le ministre estime qu'un organisme agréé ne peut plus être habilité à accomplir en son nom les tâches visées à l'article 2 du présent règlement, il peut suspendre l'habilitation accordée. Dans ce cas, la procédure telle que définie à l'article 10 de la Directive est à appliquer.

**Art. 7.** Le Commissaire aux affaires maritimes s'assure que les organismes agréés agissant au nom du Grand Duché de Luxembourg aux fins de l'article 2 du présent règlement accomplissent effectivement les tâches qui y sont énoncées et qu'ils satisfont aux critères énoncés en annexe 1. Pour cela, il peut soit faire surveiller directement les organismes agréés, soit, lorsque ceux-ci sont situés dans un autre Etat membre de la Communauté européenne, laisser l'administration de cet autre Etat membre exercer ce contrôle.

Cette surveillance est assurée sur une base bisannuelle et un rapport est communiqué par le ministre aux autres Etats membres de la Communauté européenne et à la Commission européenne concernant les résultats de cette surveillance au plus tard le 31 mars de l'année suivant les deux années pour lesquelles la conformité a été évaluée.

Lorsque le Commissaire aux affaires maritimes choisit pour effectuer ces tâches, de s'en remettre à la surveillance effectuée par un autre Etat membre de la Communauté européenne, le rapport visé ci-dessus est communiqué au plus tard le 30 juin de l'année suivant les deux années pour lesquelles la conformité a été évaluée.

Le ministre transmet à la Commission européenne et aux autres Etats membres de la Communauté européenne toute information utile aux fins de l'évaluation des performances des organismes.



**Art. 8.** Dans l'exercice de ses droits et obligations en qualité de l'Etat du port et conformément à l'article 70 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois:

- a) le Commissaire aux affaires maritimes s'assure que les navires battant pavillon d'un pays tiers ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que les navires habilités à battre pavillon d'un Etat membre de la Communauté européenne. A cette fin, le fait que les certificats du navire et le certificat de classification aient été notoirement délivrés par un organisme qui ne satisfait pas aux critères de l'annexe 1 constitue l'un des critères essentiels de sélection des navires à inspecter;
- b) le Commissaire aux affaires maritimes prend les mesures appropriées lorsqu'un navire ne satisfait pas aux normes internationales; il informe la Commission européenne et le secrétariat du mémorandum d'entente sur le contrôle par l'Etat du port lorsqu'il découvre que des certificats valides ont été délivrés, par des organismes agissant pour le compte d'un Etat du pavillon, à un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales ou lorsqu'il constate une insuffisance présentée par un navire porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat.

Les performances des organismes ainsi recueillies sont consignées dans un registre mis à jour annuellement et transmis aux autres Etats membres de la Communauté européenne ainsi qu'à la Commission européenne.

**Art. 9.** Tout navire battant pavillon luxembourgeois doit être construit et entretenu conformément aux exigences concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande établies par un organisme agréé.

Si des règles considérées équivalentes à celles des organismes agréés sont utilisées, communication en est faite immédiatement à la Commission européenne, conformément à la procédure définie dans la directive 83/189/CEE, ainsi qu'aux autres Etats membres de la Communauté européenne, et à condition que ni un Etat membre de la Communauté européenne, ni la Commission européenne ne s'y opposent ou ne constatent, par l'application de la procédure prévue à l'article 13 de la Directive, qu'elles ne sont pas équivalentes.

**Art. 10.** Les organismes agréés sont tenus de se consulter périodiquement en vue de maintenir l'équivalence de leurs normes techniques et de leur mise en oeuvre. Ils fournissent à la Commission européenne des rapports périodiques concernant les progrès fondamentaux accomplis sur le plan des normes.

Les organismes agréés doivent se montrer prêts à coopérer avec les administrations chargées du contrôle par l'Etat du port lorsqu'un navire de leur classe est concerné, notamment afin de faciliter la correction des anomalies constatées ou d'autres insuffisances.

Les organismes agréés fournissent au Commissaire aux affaires maritimes toute information pertinente concernant la modification de la classe ou le déclassement des navires battant pavillon luxembourgeois.

Les organismes agréés ne délivrent pas de certificats pour un navire battant pavillon luxembourgeois déclassé ou dont la classe a été modifiée pour des motifs de sécurité, sans consulter au préalable le Commissaire aux affaires maritimes afin de déterminer si une inspection complète est nécessaire.

**Art. 11.** Les infractions à l'article 3, paragraphe 1 ainsi qu'aux articles 9 et 10 du présent règlement grand-ducal relatives à la sécurité de la navigation sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 30.000 à 1.000.000 de francs, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le Code Pénal ou des lois spéciales.

**Art. 12.** Notre Ministre des Transports, est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*La Ministre des Transports,*  
**Mady Delvaux-Stehres**

Château de Berg, le 8 septembre 1997.  
**Jean**

Doc. parl: 4195; sess. ord. 1995-1996 et 1996-1997; Dir. 94/57.

## ANNEXE 1

### CRITERES MINIMAUX APPLICABLES AUX ORGANISMES VISES À L'ARTICLE 2

#### A. DISPOSITIONS GENERALES

1. L'organisme agréé doit être en mesure de justifier d'une expérience étendue dans le domaine de l'évaluation de la conception et de la construction des navires de commerce.
2. L'organisme devrait classer au moins 1000 navires océaniques (de plus de 100 tonneaux de jauge brute (TJB)) représentant au moins cinq millions de TJB au total.
3. L'organisme doit employer un effectif technique proportionné au nombre de navires classés. Il faudrait au moins 100 inspecteurs exclusifs pour répondre aux prescriptions du point 2.
4. L'organisme devrait avoir des règles et règlements exhaustifs sur la conception, la construction et les visites périodiques des navires de commerce. Ces règles et règlements sont publiés, continuellement mis à jour et améliorés au moyen de programmes de recherche et de développement.
5. Le registre des navires de l'organisme devrait être publié annuellement.

6. L'organisme ne devrait pas être sous le contrôle d'armateurs ou de constructeurs de navires, ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires. Les recettes de l'organisme ne devraient pas dépendre de manière significative d'une seule entreprise commerciale.

#### B. DISPOSITIONS PARTICULIERES

1. L'organisme:
  - 1.1. dispose d'un important personnel technique, de gestion, de soutien et de recherche proportionné aux tâches à effectuer et aux navires classés, veillant également au développement des capacités et au maintien des règles et prescriptions;
  - 1.2. assure, grâce à son personnel technique exclusif ou au personnel technique exclusif d'autres organismes agréés, une couverture mondiale.
2. L'organisme est régi par un code de déontologie.
3. L'organisme est géré et administré de manière à garantir la confidentialité des renseignements exigés par l'administration.
4. L'organisme est prêt à fournir toute information utile à l'administration.
5. La direction de l'organisme a défini et documenté sa politique et ses objectifs en matière de qualité, ainsi que son attachement à ces objectifs et s'est assurée que cette politique est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de l'organisme.
6. L'organisme a élaboré, a mis en oeuvre et maintient un système efficace de qualité interne fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues et conforme aux normes EN 45004 (organismes de contrôle) et EN 29001, telles qu'interprétées par les Quality System Certification Scheme Requirements de l'IACS, qui garantit entre autres que:
  - 6.1. les règles et règlements de l'organisme sont établis et maintenus de manière systématique;
  - 6.2. les règles et règlements de l'organisme sont respectés;
  - 6.3. les normes du travail réglementaire pour lequel l'organisme est habilité sont respectées;
  - 6.4. les responsabilités, les pouvoirs et les relations entre les membres du personnel dont le travail influe sur la qualité des services offerts par l'organisme sont définis et documentés;
  - 6.5. tous les travaux sont effectués sous contrôle;
  - 6.6. un système de supervision permet de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs et le personnel technique et administratif directement employés par l'organisme;
  - 6.7. les normes des principaux travaux réglementaires pour lesquels l'organisme est habilité ne sont appliquées ou directement supervisées que par ses inspecteurs exclusifs ou par des inspecteurs exclusifs d'autres organismes agréés;
  - 6.8. il existe un système de qualification des inspecteurs et de mise à jour régulière de leurs connaissances;
  - 6.9. des livres sont tenus, montrant que les normes prescrites ont été respectées dans les différents domaines où des services ont été fournis et que le système de qualité fonctionne efficacement;
  - 6.10. il existe un système général de vérifications internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées.
7. L'organisme doit démontrer ses aptitudes à:
  - 7.1. élaborer et tenir à jour un ensemble complet et adéquat de règles et règlements relatifs à la coque, aux machines, aux installations électriques et aux dispositifs de commande, ayant un niveau de qualité équivalent à celui des normes techniques internationalement reconnues et sur la base desquelles des certificats au titre de la convention SOLAS et des certificats de sécurité pour navires de passagers (pour ce qui est de la conformité de la structure du navire et des machines principales) ainsi que des certificats au titre de la convention sur les lignes de charge (en ce qui concerne la conformité de la solidité du navire) peuvent être délivrés;
  - 7.2. effectuer toutes les inspections et visites requises par les conventions internationales en vue de la délivrance des certificats, y compris les possibilités d'évaluation, par le recours à des professionnels qualifiés, de la mise en oeuvre et du maintien du système de gestion de la sécurité tant à terre qu'à bord des navires aux fins de certification.
8. Le système de qualité de l'organisme est certifié par un corps indépendant de vérificateurs reconnu par l'administration de l'État dans lequel il est implanté.
9. Des représentants de l'administration et d'autres parties concernées doivent pouvoir prendre part à l'élaboration des règles et règlements de l'organisme.

#### ANNEXE 2

Un accord officiel conclu par écrit entre le Commissaire aux affaires maritimes et l'organisme habilité doit au moins couvrir les aspects suivants:

1. Application

2. Objet
  3. Conditions générales
  4. Exécution des fonctions prévues dans le cadre de la délégation des pouvoirs
    - 4.1. Fonctions prévues dans le cadre de la délégation générale des pouvoirs
    - 4.2. Fonctions prévues dans le cadre de la délégation de pouvoirs spéciaux (additionnels)
    - 4.3. Relations entre les activités réglementaires et les autres activités apparentées de l'organisme
    - 4.4. Fonctions visant à coopérer avec les Etats du port pour faciliter la rectification des défauts constatés à l'issue du contrôle par l'Etat du port ou des anomalies relevant de la compétence de l'organisme.
  5. Fondement juridique des fonctions prévues dans le cadre de la délégation des pouvoirs
    - 5.1. Lois, règles et dispositions supplémentaires
    - 5.2. Interprétations
    - 5.3. Dérogations et solutions équivalentes
  6. Notification à l'Administration
    - 6.1. Procédures de notification dans le cas de la délégation générale des pouvoirs
    - 6.2. Procédures de notification dans le cas de la délégation de pouvoirs spéciaux
    - 6.3. Notifications relatives à la classification des navires (attribution de la cote, modifications et retrait), selon le cas
    - 6.4. Notification des cas où un navire n'est pas apte à tous égards à prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord ou présente un risque ou un danger excessif pour l'environnement
    - 6.5. Autres notifications
  7. Elaboration de règles et/ou règlements - Informations
    - 7.1. Coopération pour l'élaboration de règles et/ou règlements - réunions de liaison
    - 7.2. Echange de règles et/ou règlements et d'informations
    - 7.3. Langue et forme
  8. Autres conditions
    - 8.1. Rémunération
    - 8.2. Règles relatives aux procédures administratives
    - 8.3. Confidentialité
    - 8.4. Responsabilité
    - 8.5. Responsabilité financière
    - 8.6. Entrée en vigueur
    - 8.7. Annulation
    - 8.8. Violation de l'accord
    - 8.9. Règlement des différends
    - 8.10. Recours à des sous-traitants
    - 8.11. Publication de l'accord
    - 8.12. Amendements
  9. Spécification des pouvoirs délégués par le Commissaire aux affaires maritimes à l'organisme
    - 9.1. Types et dimensions des navires
    - 9.2. Conventions et autres instruments, y compris la législation nationale applicable
    - 9.3. Approbation des plans
    - 9.4. Approbation du matériel et de l'équipement
    - 9.5. Visites
    - 9.6. Délivrance de certificats
    - 9.7. Mesures correctives
    - 9.8. Retrait des certificats
    - 9.9. Notification
  10. Supervision par l'Administration des tâches déléguées à l'organisme
    - 10.1. Documentation du système d'assurance de la qualité
    - 10.2. Accès aux instructions, circulaires et directives internes
    - 10.3. Accès de l'Administration à la documentation de l'organisme intéressant la flotte de l'Administration
    - 10.4. Coopération avec l'Administration en matière d'inspection et de vérification
    - 10.5. Fourniture de renseignements et de données statistiques sur, par exemple, les avaries et les accidents concernant la flotte de l'Administration
-

**Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil n° 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.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, 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 loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi du 17 juin 1994;

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);

Vu 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;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Commission de travail de la Chambre des Députés;

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

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>. Définitions**

Aux fins du présent règlement on entend par :

1. «Conventions»:

- la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge: LL 66;
- la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer: SOLAS 74;
- la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978: MARPOL 73/78;
- la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille: STCW 78;
- la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer: COLREG 72;
- la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;
- la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands: convention OIT 147
- ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur au 19 juin 1995.

2. «Mémorandum de Paris»: le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans la version en vigueur au 19 juin 1995.

3. «Navire»: tout navire de mer, soumis aux conventions et battant pavillon luxembourgeois.

4. «Terminal offshore»: toute plate-forme fixe ou flottante opérant sur le plateau continental d'un Etat membre de la Communauté européenne ou au dessus de celui-ci;

5. «Inspecteur»: un agent du Commissariat aux Affaires Maritimes ou une autre personne dûment autorisé(e) par le Commissaire aux affaires maritimes, devant lequel il (elle) est responsable, à procéder à des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port;

6. «Inspection»: une visite effectuée à bord d'un navire afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire, de son équipement et de son équipage, ainsi que les conditions de vie et de travail de l'équipage;

7. «Inspection détaillée»: une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à une inspection approfondie, dans les conditions visées à l'article 5, paragraphe 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;

8. «Inspection renforcée»: une inspection dans les conditions visées à l'article 6 du présent règlement;

9. «Immobilisation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer;

10. «Arrêt d'exploitation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, rendraient dangereuses la poursuite de cette exploitation.

## **Art. 2. Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port du Grand Duché du Luxembourg.

2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, le Commissariat aux affaires maritimes applique les dispositions d'une convention pertinente qui leur sont applicables et prend, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que les navires concernés ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement.

3. Lors de l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un Etat non signataire d'une convention, le Commissariat aux affaires maritimes veillera à ne pas accorder un traitement plus favorable à ce navire et à son équipage, que celui réservé à un navire battant le pavillon d'un Etat partie à cette convention.

4. Sont exclus du champ d'application du présent règlement les bateaux de pêche, les navires de guerre, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de construction primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes.

## **Art. 3. Organisme chargé de l'inspection**

L'autorité compétente chargée de l'inspection des navires est le Commissariat aux affaires maritimes.

## **Art. 4. Obligations en matière d'inspection**

1. Le Commissariat aux affaires maritimes effectue chaque année un nombre total d'inspections correspondant à au moins 25% du nombre de navires distincts entrés dans un port du Grand Duché du Luxembourg durant une année civile représentative.

2. Les navires à inspecter sont sélectionnés en donnant la priorité aux navires visés à l'annexe I du présent règlement.

3. Les navires ayant fait l'objet d'une inspection dans un autre Etat membre de la Communauté européenne au cours des six mois précédents ne feront pas l'objet d'une nouvelle inspection, pour autant que:

- ce navire ne figure pas dans la liste de l'annexe I,
- aucune anomalie n'a été notifiée au cours d'une inspection précédente,
- il n'existe aucun motif évident de procéder à l'inspection.

4. Le paragraphe précédent ne s'applique à aucun des contrôles d'exploitation spécifiquement prévus dans les conventions.

5. Le Commissariat aux affaires maritimes coopère avec la Commission européenne en vue de mettre au point des priorités et des pratiques qui permettront un ciblage plus efficace des navires susceptibles de présenter des anomalies.

## **Art. 5. Procédure d'inspection**

1. Le Commissariat aux affaires maritimes veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux vérifications suivantes:

- contrôler les certificats et documents pertinents énumérés à l'annexe II du présent règlement;
- s'assurer de l'état général du navire, et notamment de la salle des machines, du logement de l'équipage, y compris les conditions d'hygiène.

2. L'inspecteur peut examiner tous les certificats et documents pertinents, autres que ceux énumérés à l'annexe II, qui doivent se trouver à bord du navire en vertu des conventions.

3. Lorsque à l'issue d'une inspection visée aux deux paragraphes qui précèdent, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement ou de son équipage ne répond pas en substance aux prescriptions pertinentes d'une convention, une visite détaillée est effectuée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire.

Il existe des motifs évidents lorsque l'inspecteur constate des faits qui, sur base de son appréciation de professionnel, justifient une inspection détaillée du navire, de son équipement ou de son équipage. Des exemples de motifs évidents sont repris à l'annexe III.

4. Les procédures et lignes directrices pertinentes pour le contrôle des navires, spécifiées à l'annexe IV, doivent également être respectées.

## **Art. 6. Inspection renforcée de certains navires**

1. En cas de motifs évidents justifiant une inspection détaillée d'un navire classé dans les catégories énumérées de l'annexe V du présent règlement, le Commissariat aux affaires maritimes veille à faire effectuer une inspection renforcée.

2. L'annexe V, point B contient des lignes directrices, non obligatoires, concernant cette inspection renforcée.

3. Les navires visés au paragraphe 1 ne doivent être soumis qu'une fois à une inspection renforcée par l'une quelconque des autorités compétentes des Etats membres de la Communauté européenne durant une période de douze mois. Toutefois, ces navires peuvent être soumis à l'inspection prévue à l'article 5, paragraphes 1 et 2.

## **Art. 7. Rapport d'inspection à l'intention du capitaine**

1. A l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur remet au capitaine du navire un document répondant, sur le plan de la forme, aux prescriptions de l'annexe 3 du mémorandum d'entente et mentionnant les résultats de l'inspection, les détails de décisions prises par l'inspecteur ainsi que les mesures correctives à prendre par le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant.

2. En cas d'anomalies justifiant l'immobilisation du navire, le document fourni au capitaine, en vertu du paragraphe 1, comprend des indications relatives à la future publication de l'immobilisation conformément aux dispositions du présent règlement.

#### **Art. 8. Suppression des anomalies et immobilisation du navire**

1. Le Commissaire aux affaires maritimes doit s'assurer que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues aux articles 5 et 6 a été ou sera supprimée conformément aux conventions.

2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, le Commissaire aux affaires maritimes fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée. L'interdiction ou l'arrêt d'exploitation n'est levé que si tout danger a disparu ou si le Commissariat aux affaires maritimes constate que le navire peut, sous réserve de conditions qu'il estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, ou sans risque pour les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

3. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe VI du présent règlement.

4. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, le Commissariat aux affaires maritimes peut suspendre l'inspection dudit navire jusqu'à ce que les parties responsables aient pris les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux prescriptions pertinentes des conventions.

5. Lorsque les inspections visées aux articles 5 et 6 donnent lieu à une immobilisation, le Commissariat aux affaires maritimes informe immédiatement, par écrit, l'administration de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon (ci-après dénommée «administration du pavillon») ou le consul, ou en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats du navire sont également informés, le cas échéant.

#### **Art. 9. Suivi des inspections et de l'immobilisation**

1. Lorsque les anomalies visées à l'article 8 paragraphe 2 ne peuvent être supprimées dans le port où l'inspection a lieu, le Commissariat aux affaires maritimes peut autoriser le navire à rejoindre le plus proche chantier de radoub approprié disponible, choisi par le capitaine et les autorités concernées, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon et acceptées par le Commissariat aux affaires maritimes soient respectées. Ces conditions assurent que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans présenter de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans présenter de risques pour d'autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

2. Dans les circonstances visées au paragraphe 1, le Commissariat aux affaires maritimes informe l'autorité compétente de l'Etat dans lequel est situé le chantier de radoub, aux parties mentionnées à l'article 8 paragraphe 5 ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.

3. Le Commissariat aux affaires maritimes destinataire de la notification prévue au paragraphe 2 informe l'autorité notificatrice des mesures prises.

4. Le Commissariat aux affaires maritimes prend les mesures pour que les navires visés au paragraphe 1 qui prennent la mer:

- sans se conformer aux conditions fixées par le Commissariat aux affaires maritimes ou
- en refusant de se conformer aux dispositions pertinentes des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de radoub indiqué

se voient refuser l'accès à tout port de la Communauté européenne, jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant ait apporté la preuve, à la satisfaction du Commissariat aux affaires maritimes que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes des conventions.

5. Dans les conditions visées au paragraphe 4, premier tiret, le Commissariat aux affaires maritimes alerte immédiatement les autorités compétentes des tous les autres Etats membres de la Communauté européenne.

Avant de refuser l'entrée au port, le Commissariat aux affaires maritimes peut demander des consultations avec l'administration du pavillon du navire concerné.

6. Nonobstant le paragraphe 4, le Commissariat aux affaires maritimes peut autoriser l'accès à un port en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérative ou pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour réparer les anomalies, à condition que des mesures appropriées aient été prises, à la satisfaction du Directeur du port, par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité.

#### **Art. 10. Compétence professionnelle des inspecteurs**

1. Les inspections sont exclusivement effectuées par des inspecteurs satisfaisant aux critères de qualifications fixés à l'annexe VII du présent règlement.

2. Lorsque le Commissariat aux affaires maritimes ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, son inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.

3. Les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection, ni dans les navires visités. Les inspecteurs ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales délivrant des certificats obligatoires ou des

certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de telles organisations.

4. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité délivrée par le ministre ayant les transports dans ses attributions qui indique que l'inspecteur est autorisé à effectuer les inspections.

5. La carte d'identité visée au paragraphe 4 doit contenir les éléments suivants:

- la mention du Commissariat aux affaires maritimes,
- le nom du titulaire de la carte,
- une photo d'identité récente du titulaire de la carte,
- la signature du titulaire de la carte,
- la mention que le titulaire de la carte est autorisé à effectuer des inspections en conformité avec le présent règlement.

Les mentions figurant sur la carte d'identité doivent être en français et en anglais.

#### **Art. 11. Rapports établis par les autorités portuaires**

Lorsque le Directeur du port, dans l'exercice normal de ses fonctions, apprend qu'un navire visé par le présent règlement et se trouvant dans l'enceinte portuaire présente des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité du navire ou de constituer une menace déraisonnable pour l'environnement, il en informe immédiatement le Commissariat aux affaires maritimes.

#### **Art. 12. Coopération**

1. Le Commissariat aux affaires maritimes s'engage à coopérer avec les autorités portuaires et d'autres autorités ou organisations commerciales concernées afin de pouvoir obtenir toute information utile concernant les navires faisant escale dans ses ports.

2. L'obligation de notifier au Commissariat aux affaires maritimes la présence dans l'enceinte portuaire d'un navire visé par le présent règlement incombe au Directeur du port.

3. Le Commissariat aux affaires maritimes assure un échange d'informations et une coopération avec les autorités compétentes de tous les autres Etats membres de la Communauté européenne.

#### **Art. 13. Publication des immobilisations**

Le Commissariat aux affaires maritimes publie trimestriellement des informations sur les navires immobilisés au cours des trois mois précédents ou qui ont été immobilisés plus d'une fois au cours des vingt-quatre mois précédents. Les informations publiées comportent les éléments suivants:

- le nom du navire,
- le nom de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- le numéro OMI,
- l'Etat du pavillon,
- la société de classification, au besoin, et, le cas échéant, toute autre partie ayant délivré des certificats à ce navire conformément aux conventions pour le compte de l'Etat du pavillon,
- le motif de l'immobilisation,
- le port et la date de l'immobilisation.

#### **Art. 14. Remboursement des frais**

1. Dans le cas où les inspections visées aux articles 5 et 6 confirment ou révèlent, par rapport aux exigences d'une convention, des anomalies justifiant l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés, durant toute période comptable normale, par les inspections sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou par son représentant local.

2. Tous les coûts liés aux inspections effectuées par le Commissariat aux affaires maritimes conformément à l'article 9 paragraphe 4 sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

3. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

#### **Art. 15. Exécution**

Notre Ministre des Transports et notre Ministre du Travail et de l'Emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*La Ministre des Transports,*  
**Mady Delvaux-Stehres**

*Le Ministre du Travail et de l'Emploi,*  
**Jean-Claude Juncker**

Château de Berg, le 8 septembre 1997.  
**Jean**

## ANNEXE I

LISTE DES NAVIRES A INSPECTER PRIORITAIREMENT  
conformément à l'article 4 paragraphe 2

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, le Commissariat aux affaires maritimes tient également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, le Commissariat aux affaires maritimes se fonde sur les informations contenues dans la base de données Sirenac E et inspecte les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2. Les navires battant le 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.
3. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre de la Communauté européenne à condition que les anomalies constatées soient supprimées dans un délai déterminé, après expiration de ce délai.
4. 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 du Conseil et à l'article 13 de cette directive).
5. 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.
6. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE.
7. Les navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 6 du présent règlement).
8. Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension de leur classe pour des raisons de sécurité.

## ANNEXE II

LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS  
(visés à l'article 5 paragraphe 1)

1. Certificat international de jauge (1969)
2. 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
  - 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 n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer)
12. Renseignements sur la stabilité
13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat délivrés conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution [résolution A.741(18) de l'OMI]



14. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par la société de classification concernée (a requérir seulement si le navire est classé par une société de classification).

### ANNEXE III

#### EXEMPLES DE «MOTIFS EVIDENTS» JUSTIFIANT UNE INSPECTION DETAILLEE (visée à l'article 5 paragraphe 3)

1. Les navires énumérés à l'annexe I, à l'exception du point 1.
2. Un rapport adressé ou une notification donnée par un autre Etat membre de la Communauté européenne.
3. Un rapport ou 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 le Commissariat aux affaires maritimes juge le rapport ou la plainte manifestement non fondé. 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.
4. Le navire a été impliqué dans une collision en faisant route vers le port.
5. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
6. Le navire est accusé d'avoir violé les dispositions applicables au rejet des substances ou des effluents nuisibles.
7. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et des autres documents de bord (article 5, paragraphes 1 et 2).
8. 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.
9. 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).
10. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé des rejets établis dans le cadre du système de surveillance et de contrôle pour le dernier voyage sur lest.
11. 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.

### ANNEXE IV

#### PROCEDURES POUR LE CONTROLE DES NAVIRES (visées à l'article 5 paragraphe 4)

1. Procédures de contrôle des navires [résolution A.466 (XII) de l'OMI], telles que modifiées.
2. Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité [résolution A.481 (XII) de l'OMI et ses annexes]: document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe I) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe II).
3. Procédures de contrôle des navires et des rejets en application de l'annexe I de Marpol 73/78 [résolution A.542 (13) de l'OMI].
4. Procédures de contrôle des navires et des rejets en application de l'annexe II de Marpol 73/78 résolution MEPC 26 (23) de l'OMI].
5. Procédures de contrôle des mesures d'exploitation visant à garantir la sécurité des navires et la prévention de la pollution [résolution de l'OMI A.742 (18)].
6. Les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses.
7. La 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».
8. L'annexe I du mémorandum d'entente de Paris, directives à l'usage des inspecteurs.

## ANNEXE V

**A. CATEGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCEE**  
(en vertu de l'article 6, paragraphe 1)

1. Pétroliers arrivés à cinq ans, ou moins, de leur date de retrait de la navigation conformément aux dispositions de Marpol 73/78, annexe 1, 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 sur 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 sur 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)

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. PETROLIERS
 

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 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)

#### **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).

#### **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 les anomalies constatées sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner à bord du navire, avant son appareillage, afin de s'assurer qu'elles ont été corrigées.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner à bord du 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;
- 14) 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 les présentes directives, 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.**

### **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 anti-déflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (règle SOLAS II-2/59.3.1).

### **3.3 Domaines relevant du code IBC (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 (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 Domaine 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 écoutes 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 vers 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) L'effectif, la composition ou la certification de l'équipage ne correspondent pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

#### **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)

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 1600 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 la 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.

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.

---

**Règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, 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 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance;

Vu la demande d'avis adressée à la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Commission de travail de la Chambre des Députés;

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

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** 1. Le présent règlement s'applique aux bateaux de plaisance, aux bateaux de plaisance partiellement achevés et aux éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II, tant avant qu'après leur installation.

2. Au sens du présent règlement, on entend par «bateau de plaisance», tout bateau de tout type et de tout mode de propulsion, dont la longueur de la coque, mesurée conformément aux normes harmonisées applicables, est comprise entre 2,5 et 24 mètres et qui est destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir. Le fait que le même bateau puisse être utilisé pour affrètement ou pour la formation à la navigation de plaisance ne l'empêche pas d'être couvert par le présent règlement lorsqu'il est mis sur le marché à des fins de loisir.

3. Sont exclus du champ d'application du présent règlement:

- les bateaux conçus exclusivement pour la compétition, y compris les embarcations à rames et les embarcations destinées à l'enseignement de l'aviron, et désignés comme tels par leur constructeur,
- les canoës et kayaks, les gondoles et les pédalos,
- les planches à voile,
- les planches à moteur, embarcations individuelles et autres engins similaires à moteur,
- les originaux et les copies individuelles de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruites essentiellement avec les matériaux d'origine et désignées comme telles par leur constructeur,
- les bateaux expérimentaux, à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire,
- les bateaux construits pour une utilisation personnelle à condition qu'ils ne soient pas par la suite mis sur le marché communautaire pendant une période de cinq ans,
- les bateaux destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, sans préjudice de l'article 1, paragraphe 2,
- les submersibles,
- les aéroglisseurs,
- les hydroptères.

**Art. 2.** Les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, ne peuvent être mis sur le marché ou mis en service pour une utilisation conforme à leur destination que s'ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement.

Le présent règlement ne porte pas préjudice à l'application des lois et règlements sur la sécurité de la navigation, de la protection de l'environnement et de la configuration des voies navigables.

**Art. 3.** Les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1, doivent satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, de santé et de protection de l'environnement et de protection des consommateurs définies à l'annexe I.

**Art. 4.** Les bateaux de plaisance portant le marquage «CE» visé à l'annexe IV indiquant qu'ils sont conformes à toutes les dispositions du présent règlement, y compris les procédures de conformité visées à l'article 7, peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois et mis en service sur le territoire luxembourgeois.

Les bateaux partiellement achevés peuvent être librement mis sur le marché luxembourgeois lorsque le constructeur ou son mandataire établi dans la Communauté européenne ou la personne responsable de la mise sur le marché déclare, conformément à l'annexe III, point a), qu'ils sont destinés à être achevés par d'autres.

Les éléments ou pièces d'équipement visés à l'annexe II et portant le marquage «CE» visé à l'annexe IV indiquant qu'ils sont conformes aux exigences essentielles pertinentes peuvent être mis librement sur le marché luxembourgeois, lorsque ces éléments ou pièces d'équipement sont destinés à être incorporés dans des bateaux de plaisance, conformément à la déclaration visée à l'annexe III, point b), du constructeur, de son mandataire établi dans la Communauté européenne ou, dans le cas d'importations en provenance de pays tiers, de toute personne qui met sur le marché luxembourgeois ces éléments ou pièces d'équipement.

La présentation lors de salons, d'expositions et de démonstrations des produits visés à l'article 1er, paragraphe 1 qui ne sont pas conformes au présent règlement n'est autorisée que pour autant qu'un panneau visible indique clairement que ces produits ne peuvent être mis sur le marché ni mis en service avant leur mise en conformité.

Lorsque les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1 font l'objet d'autres directives portant sur d'autres aspects et prévoyant l'apposition du marquage «CE», celui-ci indique que ces produits satisfont également aux dispositions de ces autres directives. Toutefois, si une ou plusieurs de ces directives laissent le choix au fabricant, pendant une période transitoire, du régime à appliquer, le marquage «CE» indique que les produits satisfont aux dispositions des seules directives appliquées par le fabricant. Dans ce cas, les références de ces directives, telles que publiées au Journal Officiel des Communautés européennes, doivent être indiquées sur les documents, notices ou instructions requis par ces directives et accompagnant ces produits.

**Art. 5.** Sont présumés conformes aux exigences essentielles visées à l'article 3, les produits visés à l'article 1er, paragraphe 1 qui satisfont aux normes nationales correspondantes adoptées conformément aux normes harmonisées dûment publiées au Mémorial B.

**Art. 6.** Lorsque le ministre des Transports constate que des bateaux de plaisance ou des éléments ou des pièces d'équipement visés à l'annexe II, portant le marquage «CE» prévu à l'annexe IV, lorsqu'ils sont correctement construits, installés et entretenus et utilisés conformément à leur destination, risquent de mettre en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens ou l'environnement, il prend toutes les mesures provisoires utiles pour retirer ces produits du marché ou interdire ou restreindre leur mise sur le marché ou leur mise en service.

Le ministre des Transports informe immédiatement la Commission européenne de ces mesures en indiquant les raisons de sa décision si, en particulier, la non-conformité résulte:

- du non-respect des exigences essentielles visées à l'article 3;
- d'une mauvaise application des normes visées à l'article 5 pour autant que l'application de ces normes soit invoquée;
- d'une lacune dans les normes visées à l'article 5 elles-mêmes.

Lorsqu'un élément ou une pièce d'équipement visé à l'annexe II ou un bateau porte le marquage «CE», sans être conforme, le ministre des Transports prend les mesures appropriées et en informe la Commission et les autres Etats membres de la Communauté européenne.

**Art. 7.** Avant de produire et de mettre sur le marché les produits visés à l'article 1er paragraphe 1, le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg applique, pour les catégories de conception des bateaux A, B, C et D, visées à l'annexe I point 1, les procédures indiquées ci-après.

1. Pour les catégories A et B :

- pour les bateaux dont la coque a moins de 12 mètres de long: le contrôle interne de la fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI;
- pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen «CE de type» (module B) visé à l'annexe VII, complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + F, ou G, ou H.

2. Pour la catégorie C :

- pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres:
  - en cas de respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V;
  - en cas de non-respect des normes harmonisées relatives aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I: le contrôle interne de fabrication complété par des essais (module A bis) visé à l'annexe VI.
- pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 12 et 24 mètres: l'examen «CE de type» (module B) visé à l'annexe VII complété par la conformité au type (module C) visée à l'annexe VIII, ou l'un des modules suivants: B + D, ou B + F ou G, ou H.

3. Pour la catégorie D :

Pour les bateaux dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres: le contrôle interne de la fabrication (module A) visé à l'annexe V.

4. Pour les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II: l'un des modules suivants: B + C, ou B + D, ou B + F, ou G, ou H.

**Art. 8.** Le ministre des Transports notifie à la Commission européenne et aux autres Etats membres les organismes qu'il a désignés pour effectuer les tâches se rapportant aux procédures d'évaluation de la conformité visées à l'article 7 ainsi que les tâches spécifiques pour lesquelles ces organismes ont été désignés et les numéros d'identification que la Commission européenne leur a au préalable attribués.

Le ministre des Transports applique les critères prévus à l'annexe XIV pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes harmonisées pertinentes sont présumés répondre aux dits critères.

Le ministre des Transports retire l'agrément qu'il a donné à un tel organisme s'il constate que ce dernier ne satisfait plus aux critères prévus à l'annexe XIV. Il en informe immédiatement la Commission européenne et les autres Etats membres.

**Art. 9.** Les bateaux de plaisance ainsi que les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II qui sont réputés satisfaire aux exigences essentielles visées à l'article 3 doivent porter le marquage «CE» de conformité lors de leur mise sur le marché.

Le marquage «CE» de conformité, tel que reproduit à l'annexe IV, doit être apposé de façon visible, lisible et indélébile sur le bateau de plaisance comme indiqué au point 2.2 de l'annexe I, ainsi que sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur emballage.

Le marquage «CE» doit être accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié chargé de la mise en oeuvre des procédures visées aux annexes VI, IX, X, XI et XII.

Il est interdit d'apposer des marques ou des inscriptions pouvant induire des tiers en erreur quant à la signification ou au graphisme du marquage «CE». D'autres marques peuvent être apposées sur le bateau de plaisance ainsi que sur les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II et/ou sur leur emballage, à condition qu'elles ne réduisent pas la visibilité et la lisibilité du marquage «CE».

Sans préjudice de l'article 6:

tout constat par le ministre des Transports de l'apposition induite du marquage «CE» entraîne pour le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg l'obligation de faire cesser l'infraction dans les trente jours qui suivent le constat;

en cas de persistance de l'infraction, le ministre des Transports prend toutes les mesures utiles pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du produit en question et pour veiller à ce qu'il soit retiré du marché.



**Art. 10.** Toute décision prise en application du présent règlement qui conduit à restreindre la mise sur le marché et la mise en service des produits visés à l'article 1er paragraphe 1 est motivée de façon précise.

Cette notification a lieu par simple lettre à la poste, par lettre recommandée ou par exploit de huissier et peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

La notification de la décision à la partie concernée est faite dans les meilleurs délais et doit indiquer les voies de recours ainsi que le délai dans lequel ce recours doit être présenté.

**Art. 11.** Notre ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*La Ministre des Transports,*  
**Mady Delvaux-Stehres**

Château de Berg, le 8 septembre 1997.  
**Jean**

Doc. parl. 4284; sess. ord. 1996-1997; Dir. 94/25.

## ANNEXE I

### EXIGENCES ESSENTIELLES DE SECURITE EN MATIERE DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION DES BATEAUX DE PLAISANCE

#### 1. Catégories de conception des bateaux

| Catégorie de conception           | Force du vent<br>(échelle de Beaufort) | Hauteur significative de<br>vague à considérer<br>( $H_{1/3}$ ; en mètres) |
|-----------------------------------|--|--|
| Bateaux conçus pour la navigation |  |  |
| A - «EN HAUTE MER»                | plus de 8                              | plus de 4  |
| B - «AU LARGE»                    | jusqu'à 8 compris                      | jusqu'à 4 compris  |
| C - «A PROXIMITE DE LA COTE»      | jusqu'à 6 compris                      | jusqu'à 2 compris  |
| D - «EN EAUX PROTEGEES»           | jusqu'à 4 compris                      | jusqu'à 0,5 compris  |

#### Définitions:

- A. «EN HAUTE MER»: conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.
- B. «AU LARGE»: conçu pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.
- C. «A PROXIMITE DE LA COTE»: conçu pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 mètres compris.
- D. «EN EAUX PROTEGEES»: conçu pour des voyages sur de petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,5 mètres compris.

Les bateaux de chaque catégorie doivent être conçus et construits pour résister à ces paramètres en ce qui concerne la stabilité, la flottabilité et les autres exigences essentielles pertinentes énoncées à l'annexe I et pour avoir de bonnes caractéristiques de manoeuvrabilité.

#### 2. Exigences générales

Les produits visés à l'article 1er paragraphe 1 doivent être conformes aux exigences essentielles dans la mesure où celles-ci leur sont applicables.

##### 2.1 Identification de la coque

Tout bateau doit être marqué du numéro d'identification de la coque qui comporte les indications suivantes:

- le code du constructeur
- le pays de fabrication
- le numéro de série particulier
- l'année de fabrication
- l'année du modèle

La norme harmonisée applicable en la matière donne des précisions sur ces exigences.

##### 2.2 Plaque du constructeur

Tout bateau doit porter une plaque fixée à demeure et séparée du numéro d'identification de la coque comportant les indications suivantes:

- nom du constructeur
- marquage «CE» (cf. annexe IV)
- catégorie de conception du bateau au sens du point 1
- charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6
- nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu.

### 2.3 *Prévention des chutes par-dessus bord et moyens permettant de remonter à bord*

En fonction de sa catégorie de conception, le bateau doit être conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.

### 2.4 *Visibilité à partir du poste de barre principal*

Sur les bateaux à moteur, le poste de barre principal doit offrir l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation (vitesse et chargement), une bonne visibilité sur 360°.

### 2.5 *Manuel du propriétaire*

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé en français et/ou en allemand. Ce manuel doit attirer particulièrement l'attention sur les risques d'incendie et d'envahissement et contenir les informations énumérées aux points 2.2, 3.6 et 4, ainsi que le poids à vide du bateau exprimé en kilogrammes.

## 3. **Exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction**

### 3.1 *Structures*

Le choix des matériaux et leur combinaison, ainsi que les caractéristiques de construction du bateau, doivent garantir une solidité suffisante à tous points de vue. Une attention particulière est accordée à la catégorie de conception au sens du point 1 et à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6.

### 3.2 *Stabilité et franc-bord*

Le bateau doit avoir une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception au sens du point 1 et de la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6.

### 3.3 *Flottabilité*

La coque doit être construite de manière à conférer au bateau des caractéristiques de flottabilité appropriées à sa catégorie de conception au sens du point 1 et à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6. Tous les bateaux multicoques habitables doivent être conçus de manière à avoir une flottabilité suffisante pour leur permettre de rester à flot en cas de retournement.

Les bateaux de moins de 6 mètres doivent être pourvus d'une réserve de flottabilité appropriée pour leur permettre de flotter en cas d'envahissement, lorsqu'ils sont utilisés conformément à leur catégorie de conception.

### 3.4 *Ouvertures dans la coque, le pont et la superstructure*

Les ouvertures pratiquées au niveau de la coque, du pont (ou des ponts) et de la superstructure ne doivent pas altérer l'intégrité structurelle du bateau ou son étanchéité lorsqu'elles sont fermées.

Les fenêtres, hublots, portes et panneaux d'écouille doivent résister à la pression de l'eau qu'ils sont susceptibles de subir à l'endroit où ils sont placés, ainsi qu'aux charges concentrées qui peuvent leur être appliquées par le poids des personnes se déplaçant sur le pont.

Les accessoires destinés à permettre le passage de l'eau vers la coque ou en provenance de la coque sous la ligne de flottaison correspondant à la charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6 doivent être munis de dispositifs d'arrêt facilement accessibles.

### 3.5 *Envahissement*

Tous les bateaux doivent être conçus de manière à minimiser le risque de naufrage.

Une attention particulière devrait être accordée:

- aux cockpits et baignoires qui devraient être à vidange automatique ou être pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du bateau,
- aux dispositifs de ventilation,
- à l'évacuation de l'eau par des pompes adéquates ou d'autres moyens.

### 3.6 *Charge maximale recommandée par le constructeur*

La charge maximale recommandée par le constructeur [carburant, eau, provisions, équipements divers et personnes (exprimée en kilogrammes)] pour laquelle le bateau a été conçu, telle qu'indiquée sur la plaque du constructeur, est déterminée selon la catégorie de conception (point 1), la stabilité et le franc-bord (point 3.2) et la flottabilité (point 3.3).

### 3.7 *Emplacement radeau de sauvetage*

Tous les bateaux des catégories A et B, ainsi que les bateaux des catégories C et D d'une longueur de plus de 6 mètres doivent disposer d'un ou plusieurs emplacement(s) pour un (des) radeau(x) de sauvetage de dimensions suffisantes pour contenir le nombre de personnes recommandé par le fabricant pour le transport desquelles le bateau a été conçu. Cet (Ces) emplacement(s) doit (doivent) être facilement accessible(s) à tout moment.

### 3.8 Evacuation

Tous les bateaux multicoques habitables de plus de 12 m de long doivent être pourvus de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement.

Tous les bateaux habitables doivent être pourvus de moyens d'évacuation efficaces en cas d'incendie.

### 3.9 Ancrage, amarrage et remorquage

Tous les bateaux, compte tenu de leur catégorie de conception et de leurs caractéristiques doivent être pourvus d'un ou de plusieurs points d'ancrage ou d'autres moyens capables d'accepter en toute sécurité des charges d'ancrage, d'amarrage et de remorquage.

## 4. Caractéristiques concernant les manoeuvres

Le constructeur veille à ce que les caractéristiques du bateau concernant les manoeuvres soient satisfaisantes lorsqu'il est équipé du moteur le plus puissant pour lequel il est conçu et construit. Pour tous les moteurs de bateaux de plaisance, la puissance nominale maximale doit être déclarée dans le manuel du propriétaire conformément à la norme harmonisée.

## 5. Exigences relatives aux équipements et à leur installation

### 5.1 Moteurs et compartiments moteurs

#### 5.1.1 Moteurs inboard

Tout moteur inboard doit être installé dans un lieu fermé et isolé du local d'habitation et de manière à réduire au minimum les risques d'incendie ou de propagation des incendies ainsi que les risques dus aux émanations toxiques, à la chaleur, au bruit ou aux vibrations dans le local d'habitation.

Les pièces et accessoires du moteur qui demandent un contrôle et/ou un entretien fréquents doivent être facilement accessibles.

Les matériaux isolants utilisés à l'intérieur des compartiments moteurs doivent être incombustibles.

#### 5.1.2 Ventilation

Le compartiment moteur doit être ventilé. Il convient d'empêcher que l'eau ne pénètre dans le compartiment moteur par toutes les prises d'air.

#### 5.1.3 Parties exposées

Lorsque le moteur n'est pas protégé par un couvercle ou par son confinement, il doit être pourvu de dispositifs empêchant d'accéder à ses parties exposées mobiles ou brûlantes qui risquent de provoquer des accidents corporels.

#### 5.1.4 Démarrage du moteur hors-bord

Tous les bateaux équipés de moteurs hors-bord doivent être pourvus d'un dispositif empêchant le démarrage en prise du moteur, excepté

- a) lorsque la poussée au point fixe produite par le moteur est inférieure à 500 N,
- b) lorsque le moteur est équipé d'un limiteur de puissance limitant la poussée à 500 N au moment du démarrage du moteur.

### 5.2 Circuit d'alimentation

#### 5.2.1 Généralités

Les dispositifs et équipements de remplissage, de stockage, de ventilation et d'amenée du carburant doivent être conçus et installés de manière à réduire au minimum les risques d'incendie et d'explosion.

#### 5.2.2 Réservoirs de carburant

Les réservoirs, conduites et tuyaux de carburant doivent être fixés et éloignés de toute source de chaleur importante ou en être protégés. Le choix des matériaux constitutifs et des méthodes de fabrication des réservoirs est fonction de la contenance du réservoir et du type de carburant. Tous les emplacements de réservoirs doivent être ventilés.

Les carburants liquides dont le point d'éclair est inférieur à 55°C doivent être gardés dans des réservoirs qui ne constituent pas une partie de la coque et qui sont

- a) isolés du compartiment moteur et de toute autre source d'inflammation,
- b) isolés des espaces réservés à la vie à bord.

Les carburants liquides dont le point d'éclair est égal ou supérieur à 55°C peuvent être contenus dans des réservoirs intégrés à la coque.

### 5.3 Circuits électriques

Les circuits électriques doivent être conçus et installés de manière à assurer le bon fonctionnement du bateau dans des conditions d'utilisation normales et à réduire au minimum les risques d'incendie et d'électrocution.

Tous les circuits alimentés par les batteries, sauf le circuit de démarrage du moteur, doivent être protégés contre les surcharges et les courts-circuits.

Une ventilation doit être assurée afin de prévenir l'accumulation de gaz que les batteries pourraient dégager. Les batteries doivent être fixées solidement et protégées contre la pénétration de l'eau.

#### 5.4 *Direction*

##### 5.4.1 *Généralités*

Le système de direction doit être conçu, construit et installé de manière à permettre la transmission des efforts exercés sur les commandes de gouverne dans des conditions de fonctionnement prévisibles.

##### 5.4.2 *Dispositifs de secours*

Les voiliers et les bateaux à moteur inboard unique équipés d'un système de commande du gouvernail à distance doivent être pourvus d'un dispositif de secours permettant de diriger le bateau à vitesse réduite.

##### 5.5 *Appareils à gaz*

Les appareils à gaz à usage domestique doivent être du type à évacuation des vapeurs et doivent être conçus et installés de manière à prévenir les fuites et les risques d'explosion et à permettre des vérifications d'étanchéité. Les matériaux et les composants doivent convenir au gaz particulier qui est utilisé et doivent être conçus pour résister aux contraintes et attaques propres au milieu marin.

Chaque appareil doit être équipé d'un dispositif de sécurité à l'allumage et à l'extinction agissant sur chaque brûleur. Chaque appareil à gaz doit être alimenté par un branchement particulier du système de distribution, et chaque appareil doit être pourvu d'un dispositif de fermeture propre. Une ventilation adéquate doit être prévue pour prévenir les risques dus aux fuites et aux produits de combustion.

Tout bateau muni d'appareils à gaz installés à demeure doit être équipé d'une enceinte destinée à contenir toutes les bouteilles de gaz. L'enceinte doit être isolée des espaces réservés à la vie à bord, accessible uniquement de l'extérieur et ventilée vers l'extérieur de manière à assurer l'évacuation des gaz. Tout appareil à gaz fixe doit être essayé après son installation.

##### 5.6 *Protection contre l'incendie*

##### 5.6.1 *Généralités*

Les types d'équipements installés et le plan d'aménagement du bateau sont déterminés en tenant compte des risques d'incendie et de propagation du feu. Une attention particulière doit être accordée à l'environnement des dispositifs à flamme libre, aux zones chaudes ou aux moteurs et machines auxiliaires, aux débordements d'huile et de carburant et aux tuyaux d'huile et de carburant non couverts; il faut aussi éviter d'installer des câbles électriques au dessus des zones chaudes des machines.

##### 5.6.2 *Equipement de lutte contre l'incendie*

Les bateaux doivent être pourvus de moyens de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie. Les enceintes des moteurs à essence doivent être protégées par un système d'extinction d'incendie évitant que l'on doive les ouvrir en cas d'incendie. Les extincteurs portables doivent être fixés à des endroits facilement accessibles; l'un d'entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du bateau.

##### 5.7 *Feux de navigation*

Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes aux réglementations COLREG 1972, telles que modifiées ultérieurement, ou CEVNI, selon le cas.

##### 5.8 *Prévention de décharges*

Les bateaux doivent être construits de manière à empêcher toute décharge accidentelle de polluants (huile, carburant, etc.) dans l'eau.

Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis

- a) soit de réservoirs,
- b) soit d'installations pouvant recevoir des réservoirs à titre temporaire dans des zones ou pour des utilisations pour lesquelles la décharge de déchets humains est limitée.

De plus, tout tuyau de décharge de déchets humains traversant la coque doit être équipé de valves pouvant être fermées hermétiquement.

---

## ANNEXE II

### ELEMENTS ET PIECES D'EQUIPEMENT

1. Equipement ignifugé pour moteurs inboard et moteurs mixtes («sterndrive»)
  2. Dispositifs de protection contre le démarrage des moteurs hors-bord lorsque le levier de vitesse est engagé.
  3. Roues de gouvernail, mécanismes de direction et systèmes de câbles.
  4. Réservoirs et conduites de carburant.
  5. Panneaux d'écouille et de sabord préfabriqués.
-

## ANNEXE III

DECLARATION DU CONSTRUCTEUR OU DE SON MANDATAIRE  
ETABLI AU GRAND DUCHÉ DU LUXEMBOURG OU DE LA PERSONNE RESPONSABLE  
DE LA MISE SUR LE MARCHÉ

(article 4 paragraphes 2 et 3)

- a) La déclaration du constructeur ou de son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg visée à l'article 4 paragraphe 2 (bateaux partiellement achevés) doit comprendre les éléments suivants:
- la nom et l'adresse du constructeur;
  - le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi au Grand Duché du Luxembourg ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché;
  - une description du bateau partiellement achevé;
  - une déclaration indiquant que le bateau partiellement achevé est destiné à être achevé par d'autres et est conforme aux exigences essentielles applicables à ce stade de la construction.
- b) La déclaration du constructeur, de son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg ou de la personne responsable de la mise sur le marché, visée à l'article 4 paragraphe 3 (éléments ou pièces d'équipement) doit comprendre les éléments suivants:
- le nom et l'adresse du constructeur;
  - le nom et l'adresse du mandataire du constructeur établi au Grand Duché du Luxembourg ou, s'il y a lieu, de la personne responsable de la mise sur le marché;
  - une description des éléments ou pièces d'équipement;
  - une déclaration indiquant que les éléments ou pièces d'équipement sont conformes aux exigences essentielles pertinentes.

## ANNEXE IV

## MARQUAGE «CE»

Le marquage «CE» de conformité est constituée des initiales «CE» selon le graphisme suivant:



En cas de réduction ou d'agrandissement du marquage, les proportions telles qu'elles ressortent du graphisme gradué figurant ci-dessus doivent être respectées.

Les différents éléments du marquage «CE» doivent avoir sensiblement la même dimension verticale, laquelle ne peut être inférieure à 5mm.

Le marquage «CE» est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié lorsque celui-ci intervient dans la phase de contrôle de la production, ainsi que des deux derniers chiffres de l'année de l'apposition de la marque.

## ANNEXE V

## CONTRÔLE INTERNE DE LA FABRICATION

(module A)

1. Le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg, qui remplit les obligations prévues au point 2, assure et déclare que les produits en question satisfont aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit par écrit une déclaration de conformité (cf. annexe XV).

2. Le fabricant établit la documentation technique décrite au point 3; le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg tient cette documentation à la disposition du Ministre des Transports à des fins d'inspection pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis au Grand Duché du Luxembourg, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché luxembourgeois.

3. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences du règlement. Elle devra couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit (cf. annexe XIII)

4. Le fabricant ou son mandataire conserve, avec la documentation technique, une copie de la déclaration de conformité.

5. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits manufacturés à la documentation technique visée au point 2 et aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables.

—

## ANNEXE VI

### CONTRÔLE INTERNE DE LA FABRICATION COMPLETE PAR DES ESSAIS

(module A bis, option 1 )

Ce module correspond au module A présenté à l'annexe V, complété par les dispositions supplémentaires suivantes:

Sur un ou plusieurs bateaux représentatifs de la production du fabricant, il est effectué un ou plusieurs des essais suivants, des calculs équivalents ou des contrôles par le fabricant ou pour le compte de celui-ci:

- essai de stabilité conformément au point 3.2 des exigences essentielles,
- essai des caractéristiques de flottabilité conformément au point 3.3 des exigences essentielles.

*Disposition commune aux deux variantes:*

Ces essais, calculs ou contrôles sont effectués sous la responsabilité d'un organisme notifié choisi par le fabricant. Le fabricant appose, sous la responsabilité de l'organisme notifié, le numéro d'identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.

—

## ANNEXE VII

### EXAMEN «CE DE TYPE»

(module B)

1. Un organisme notifié constate et atteste qu'un exemplaire représentatif de la production considérée satisfait aux dispositions du présent règlement qui s'y appliquent.

2. La demande d'examen «CE de type» est introduite par le fabricant ou par son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg auprès d'un organisme notifié de son choix.

La demande comporte:

- le nom et l'adresse du fabricant, ainsi que le nom et l'adresse du mandataire si la demande est introduite par celui-ci,
- une déclaration écrite spécifiant que la même demande n'a pas été introduite auprès d'un autre organisme notifié,
- la documentation technique décrite au paragraphe 3.

Le demandeur met à la disposition de l'organisme notifié un exemplaire représentatif de la production en question, ci-après dénommé «type»<sup>1</sup>. L'organisme notifié peut demander d'autres exemplaires si le programme d'essais le requiert.

—

<sup>1</sup> Un type peut couvrir plusieurs variantes du produit dans la mesure où les différences entre les variantes n'affectent pas le niveau de sécurité et les autres exigences de performance du produit.

3. La documentation technique doit permettre l'évaluation de la conformité du produit aux exigences du présent règlement. Elle doit couvrir, dans la mesure nécessaire à cette évaluation, la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit (cf. annexe XIII).

4. L'organisme notifié:

4.1 examine la documentation technique, vérifie si le type a été fabriqué en conformité avec celle-ci et relève les éléments qui ont été conçus conformément aux dispositions applicables des normes visées à l'article 5, ainsi que les éléments dont la conception ne s'appuie pas sur les dispositions appropriées desdites normes;

4.2 effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si les solutions adoptées par le fabricant satisfont aux exigences essentielles du présent règlement lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été appliquées;

4.3 effectue ou fait effectuer les contrôles appropriés et les essais nécessaires pour vérifier si, dans le cas où le fabricant a choisi d'appliquer les normes entrant en ligne de compte, celle-ci ont été réellement appliquées;

4.4 convient avec le demandeur de l'endroit où les contrôles et les essais nécessaires seront effectués.

5. Lorsque le type satisfait aux dispositions du présent règlement, l'organisme notifié délivre une attestation d'examen «CE de type» au demandeur. L'attestation comporte le nom et l'adresse du fabricant, les conclusions du contrôle des conditions de validité du certificat et les données nécessaires à l'identification du type approuvé.

Une liste des parties significatives de la documentation technique est annexée à l'attestation et une copie conservée par l'organisme notifié.

S'il refuse de délivrer une attestation de type au fabricant, l'organisme notifié motive d'une façon détaillée ce refus.

6. Le demandeur informe l'organisme notifié qui détient la documentation technique relative à l'attestation «CE de type» de toutes les modifications au produit approuvé qui doivent recevoir une nouvelle approbation lorsque ces modifications peuvent remettre en cause la conformité aux exigences essentielles ou aux conditions d'utilisation prévues du produit. Cette nouvelle approbation est délivrée sous la forme d'un complément à l'attestation initiale d'examen «CE de type».

7. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations utiles concernant les attestations d'examen «CE de type» et les compléments délivrés et retirés.

8. Les autres organismes notifiés peuvent obtenir une copie des attestations d'examen «CE de type» et/ou de leurs compléments. Les annexes des attestations sont tenues à la disposition des autres organismes notifiés.

9. Le fabricant ou son mandataire conserve avec la documentation technique une copie des attestations d'examen «CE de type» et de leurs compléments pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis au Grand Duché du Luxembourg, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché luxembourgeois.

—

## ANNEXE VIII

### CONFORMITE AU TYPE

(module C)

1. Le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg assure et déclare que les produits en question sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et satisfont aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité telle que définie en annexe XV.

2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits fabriqués au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables.

3. Le fabricant ou son mandataire conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ne sont établis au Grand Duché du Luxembourg, cette obligation de tenir la documentation technique à disposition incombe à la personne responsable de la mise du produit sur le marché luxembourgeois.

—

## ANNEXE IX

## ASSURANCE DE LA QUALITE DE LA PRODUCTION

(module D)

1. Le fabricant qui remplit les obligations prévues au point 2 assure et déclare que les produits visés sont conformes au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type» et répondent aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité (cf. annexe XV). Le marquage «CE» est accompagné du symbole d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

2. Le fabricant doit appliquer un système approuvé de qualité de la production, effectuer une inspection et des essais de produits finis prévus au point 3 et est soumis à la surveillance visée au point 4.

3. Système de qualité

3.1. Le fabricant introduit une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié de son choix pour les produits concernés.

Cette demande comprend:

- toutes les informations pertinentes pour la catégorie de produits envisagés,
- la documentation relative au système de qualité,
- le cas échéant, la documentation technique relative au type approuvé (cf. annexe X111) et une copie de l'attestation d'examen «CE de type».

3.2. Le système de qualité doit garantir la conformité des produits (au type décrit dans l'attestation d'examen «CE de type») et aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent être réunis de manière systématique et ordonnés dans une documentation sous la forme de mesures, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation relative au système de qualité doit permettre une interprétation uniforme des programmes, des plans, des manuels et des dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité, de l'organigramme, des responsabilités des cadres et de leurs pouvoirs en ce qui concerne la qualité des produits,
- des procédés de fabrication, des techniques de contrôle et de l'assurance de la qualité et des techniques et actions systématiques qui seront appliquées,
- des examens et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication, avec indication de la fréquence à laquelle ils auront lieu,
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.,
- des moyens de surveillance permettant de contrôler l'obtention de la qualité requise des produits et le fonctionnement efficace du système de qualité.

3.3. L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il satisfait aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en oeuvre la norme harmonisée correspondante.

L'équipe d'auditeurs comportera au moins un membre expérimenté dans l'évaluation de la technologie du produit concerné. La procédure d'évaluation comporte une visite d'inspection dans les installations du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4. Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le fabricant ou son mandataire informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de toute adaptation envisagée du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les changements proposés et décide si le système modifié de qualité continuera à répondre aux exigences visées au point 3.2 ou s'il y a lieu de procéder à une nouvelle évaluation.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

4. Surveillance sous la responsabilité de l'organisme notifié

4.1. Le but de la surveillance est d'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations découlant du système approuvé de qualité.

4.2. Le fabricant accorde à l'organisme notifié l'accès, à des fins d'inspection, aux lieux de fabrication, d'inspection, d'essais et de stockage et lui fournit toutes les informations nécessaires, et notamment:

- la documentation relative au système de qualité,



- les dossiers de qualité tels que les rapports d’inspection et les données d’essais et d’étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

4.3 L’organisme notifié effectue périodiquement des audits afin de s’assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité, il fournit un rapport d’audit au fabricant.

4.4 En outre, l’organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. A l’occasion de ces visites, l’organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité, si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s’il y a eu essai, un rapport d’essai.

5. Le fabricant tient à la disposition du Ministre des Transports pendant une durée d’au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:

- la documentation visée au point 3.1 deuxième alinéa deuxième tiret.
- les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa,
- les décisions et rapports de l’organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.

6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

## ANNEXE X

### VERIFICATION SUR PRODUITS

(module F)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg assure et déclare que les produits qui ont été soumis aux dispositions du paragraphe 3 sont conformes au type décrit dans l’attestation d’examen «CE de type» et remplissent les exigences du présent règlement qui s’y appliquent.

2. Le fabricant prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure la conformité des produits au type décrit dans l’attestation d’examen «CE de type» et aux exigences du présent règlement qui s’y appliquent. Le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration de conformité (cf. annexe XV).

3. L’organisme notifié effectue les examens et essais appropriés, afin de vérifier la conformité du produit aux exigences du présent règlement, soit par contrôle et essai de chaque produit comme spécifié au point 4, soit par contrôle et essai des produits sur une base statistique comme spécifié au point 5, au choix du fabricant.

3 bis. Le fabricant ou son mandataire conserve une copie de la déclaration de conformité pendant une période d’au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

#### 4. *Vérification par contrôle et essai de chaque produit*

4.1 Tous les produits sont examinés individuellement et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l’article 5, ou des essais équivalents sont effectués afin de vérifier leur conformité au type décrit dans l’attestation d’examen «CE de type» et aux exigences applicables du présent règlement.

4.2 L’organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d’identification sur chaque produit approuvé et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués.

4.3 Le fabricant ou son mandataire est en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l’organisme notifié.

#### 5. *Vérification statistique*

5.1 Le fabricant présente ses produits sous la forme de lots homogènes et prend toutes les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication assure l’homogénéité de chaque lot produit.

5.2 Tous les produits sont disponibles à des fins de vérification sous la forme de lots homogènes. Un échantillon est prélevé au hasard sur chaque lot. Les produits constituant un échantillon sont examinés individuellement, et des essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l’article 5, ou des essais équivalents sont effectués pour vérifier leur conformité aux exigences applicables du présent règlement et pour déterminer l’acceptation ou le rejet du lot.

5.3 La procédure statistique utilise les éléments suivants:

- la méthode statistique à appliquer,
- le plan d’échantillon avec ses caractéristiques opérationnelles.

5.4 Pour les lots acceptés, l’organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d’identification sur chaque produit et établit une attestation écrite de conformité relative aux essais effectués. Tous les produits du lot peuvent être mis sur le marché, à l’exception des produits de l’échantillon dont on a constaté qu’ils n’étaient pas conformes.

Si un lot est rejeté, l’organisme notifié compétent prend les mesures appropriées pour empêcher la mise sur le marché de ce lot. En cas de rejet fréquent de lots, l’organisme notifié peut suspendre la vérification statistique,

Le fabricant peut apposer, sous la responsabilité de l’organisme notifié, le numéro d’identification de ce dernier au cours du processus de fabrication.

5.5 Le fabricant ou son mandataire doit être en mesure de présenter sur demande les attestations de conformité de l'organisme notifié.

—

## ANNEXE XI

## VERIFICATION A L'UNITE

(module G)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant assure et déclare que le produit considéré qui a obtenu l'attestation visée au paragraphe 2 est conforme aux exigences du présent règlement qui s'y appliquent. Le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg appose la marquage «CE» sur le produit et établit une déclaration de conformité (cf. annexe XV).

2. L'organisme notifié examine le produit et effectue les essais appropriés, définis dans la ou les normes applicables visées à l'article 5, ou des essais équivalents pour vérifier sa conformité aux exigences applicables du présent règlement.

L'organisme notifié appose ou fait apposer son numéro d'identification sur le produit approuvé et établit une attestation de conformité relative aux essais effectués.

3. La documentation technique a pour but de permettre l'évaluation de la conformité aux exigences du présent règlement ainsi que la compréhension de la conception, de la fabrication et du fonctionnement du produit (cf. annexe XIII).

—

## ANNEXE XII

## ASSURANCE QUALITE COMPLETE

(module H)

1. Ce module décrit la procédure par laquelle le fabricant qui remplit les obligations du point 2 assure et déclare que les produits considérés satisfont aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables. Le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg appose le marquage «CE» sur chaque produit et établit une déclaration écrite de conformité (cf. annexe XV). Le marquage «CE» est accompagné du numéro d'identification de l'organisme notifié responsable de la surveillance visée au point 4.

2. Le fabricant met en oeuvre un système de qualité approuvé pour la conception, la fabrication, l'inspection finale des produits et les essais, comme spécifié au point 3, et est soumis à la surveillance visée au point 4.

3. *Système de qualité*

3.1 Le fabricant soumet une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié. La demande comprend:

- toutes les informations appropriées pour la catégorie de produits envisagée,
- la documentation sur le système de qualité.

3.2 Le système de qualité doit assurer la conformité des produits aux exigences du présent règlement qui leur sont applicables.

Tous les éléments, exigences et dispositions adoptés par le fabricant doivent figurer dans une documentation tenue de manière systématique et rationnelle sous la forme de mesures, de procédures et d'instructions écrites. Cette documentation sur le système de qualité permet une interprétation uniforme des mesures de procédure et de qualité telles que programmes, plans, manuels et dossiers de qualité.

Elle comprend en particulier une description adéquate:

- des objectifs de qualité de l'organigramme, des responsabilités des cadres et leurs pouvoirs en matière de qualité de la conception et de la qualité des produits,
- des spécifications techniques de conception, y compris les normes qui seront appliquées et, lorsque les normes visées à l'article 5 ne sont pas appliquées entièrement, des moyens qui seront utilisés pour que les exigences essentielles du présent règlement qui s'appliquent aux produits soient respectées,
- des techniques de contrôle et de vérification de la conception, des procédés et des actions systématiques qui seront utilisés lors de la conception des produits en ce qui concerne la catégorie de produits couverts,
- des techniques correspondantes de fabrication, de contrôle de la qualité et d'assurance de la qualité, des procédés et actions systématiques qui seront utilisés,
- des contrôles et des essais qui seront effectués avant, pendant et après la fabrication et de la fréquence à laquelle ils auront lieu,
- des dossiers de qualité tels que les rapports d'inspection et les données d'essais et d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.,

- des moyens permettant de vérifier la réalisation de la qualité voulue en matière de conception et de produit, ainsi que le fonctionnement efficace du système de qualité.

3.3 L'organisme notifié évalue le système de qualité pour déterminer s'il répond aux exigences visées au point 3.2. Il présume la conformité à ces exigences pour les systèmes de qualité qui mettent en oeuvre la norme harmonisée correspondante (EN 29001).

L'équipe d'auditeurs comprend au moins un membre ayant acquis, en tant qu'assesseur, l'expérience de la technologie concernée. La procédure d'évaluation comprend une visite dans les locaux du fabricant.

La décision est notifiée au fabricant. Elle contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

3.4 Le fabricant s'engage à remplir les obligations découlant du système de qualité tel qu'il est approuvé et à le maintenir de sorte qu'il demeure adéquat et efficace.

Le fabricant ou son représentant mandaté informe l'organisme notifié qui a approuvé le système de qualité de tout projet d'adaptation du système de qualité.

L'organisme notifié évalue les modifications proposées et décide si le système de qualité modifié répondra encore aux exigences visées au point 3.2 ou si une réévaluation est nécessaire.

Il notifie sa décision au fabricant. La notification contient les conclusions du contrôle et la décision d'évaluation motivée.

#### 4. *Surveillance CE sous la responsabilité de l'organisme notifié*

4.1 Le but de la surveillance est de s'assurer que le fabricant remplit correctement les obligations qui découlent du système de qualité approuvé.

4.2 Le fabricant autorise l'organisme notifié à accéder, à des fins d'inspection, aux lieux de conception, de fabrication, d'inspection et d'essais et de stockage et lui fournit toute l'information nécessaire, en particulier:

- la documentation sur le système de qualité,
- les dossiers de qualité prévus dans la partie du système de qualité consacrée à la conception, tels que résultats des analyses, des calculs, des essais, etc.,
- les dossiers de qualité prévus par la partie du système de qualité consacrée à la fabrication, tels que les rapports d'inspection et les données d'essais, les données d'étalonnage, les rapports sur la qualification du personnel concerné, etc.

4.3 L'organisme notifié procède périodiquement à des audits afin de s'assurer que le fabricant maintient et applique le système de qualité et fournit un rapport d'audit au fabricant

4.4 En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées chez le fabricant. A l'occasion de telles visites, l'organisme notifié peut effectuer ou faire effectuer des essais pour vérifier le bon fonctionnement du système de qualité si nécessaire. Il fournit au fabricant un rapport de la visite et, s'il y a eu essai, un rapport d'essai au fabricant.

5. Le fabricant tient à la disposition du Ministre des Transports pendant une durée d'au moins dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit:

- la documentation visée au point 3.1 deuxième alinéa deuxième tiret,
- les adaptations visées au point 3.4 deuxième alinéa,
- les décisions et rapports de l'organisme notifié visés au point 3.4 dernier alinéa et aux points 4.3 et 4.4.

6. Chaque organisme notifié communique aux autres organismes notifiés les informations pertinentes concernant les approbations de systèmes de qualité délivrées et retirées.

## ANNEXE XIII

### DOCUMENTATION TECHNIQUE FOURNIE PAR LE CONSTRUCTEUR OU LE FABRICANT

La documentation technique visée aux annexes V, VII, VIII, IX, et XI doit indiquer quels sont les moyens employés par le fabricant ou le constructeur pour garantir que les éléments ou les bateaux satisfont aux exigences essentielles qui leur sont applicables, ou comporter toutes les données utiles à cet égard.

La documentation doit permettre de comprendre la conception, la fabrication et le fonctionnement du produit et d'en évaluer la conformité aux exigences du présent règlement.

La documentation contient, dans la mesure nécessaire à l'évaluation:

- une description générale du produit,
- des dessins de la conception et de la fabrication ainsi que des schémas des composants, sous-ensembles, circuits, etc.,
- les descriptions et explications nécessaires pour comprendre lesdits dessins et schémas ainsi que le fonctionnement du produit,
- une liste des normes visées à l'article 5, appliquées entièrement ou en partie, et une description des solutions adoptées pour satisfaire aux exigences essentielles du présent règlement lorsque les normes visées à l'article 5 n'ont pas été appliquées,
- les résultats des calculs de conception, des contrôles, etc.,

- les procès-verbaux d'essais ou les calculs, notamment de stabilité selon le point 3.2 des exigences essentielles et de flottabilité selon le point 3.3 des exigences essentielles.

#### ANNEXE XIV

##### CRITERES MINIMAUX DEVANT ETRE PRIS EN CONSIDERATION POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent être ni le concepteur, ni le constructeur, ni le fournisseur, ni l'installateur des éléments ou bateaux qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la construction, la commercialisation ou l'entretien des éléments ou bateaux. Ceci n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le constructeur et l'organisme.
2. L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications.
3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
  - une bonne formation technique et professionnelle,
  - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
  - l'aptitude requise pour rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne peut être fonction ni du nombre des contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile.
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard du Ministre des Transports), dans le cadre du présent règlement.

#### ANNEXE XV

##### DECLARATION ECRITE DE CONFORMITE

1. La déclaration écrite de conformité aux dispositions du présent règlement doit accompagner:
  - le bateau de plaisance et être jointe au manuel du propriétaire (annexe I point 2.5);
  - les éléments et pièces d'équipement visés à l'annexe II.
2. La déclaration écrite de conformité doit comprendre les éléments suivants 1 :
  - nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg 2 ;
  - description du bateau de plaisance 3 ;
  - références aux normes harmonisées pertinentes utilisées ou références aux spécifications par rapport auxquelles la conformité est déclarée;
  - le cas échéant, référence de l'attestation «CE de type» délivrée par un organisme notifié;
  - le cas échéant, nom et adresse de l'organisme notifié;
  - identification du signataire ayant reçu pouvoir pour engager le fabricant ou son mandataire établi au Grand Duché du Luxembourg.

1 Et être rédigée dans la ou les langues visées à l'annexe I point 2.5.

2 Raison sociale, adresse complète; au cas où il y a un mandataire, indiquer la raison sociale et l'adresse du fabricant.

3 Description du produit en cause: marque, type, numéro de série (le cas échéant).