

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 21

20 février 2001

Sommaire

Règlement grand-ducal du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers page 726

Règlement grand-ducal du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

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

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 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Définitions

Aux fins du présent règlement et de ses annexes, on entend par:

- a) «conventions internationales»: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS de 1974), et la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions en vigueur à la date du 17 mars 1998;
- b) «recueil de règles de stabilité à l'état intact»: le «recueil de règles de stabilité à l'état intact de tous les types de navires visés par des instruments de l'OMI» contenu dans la résolution A.749(18) de l'assemblée de l'OMI du 4 novembre 1993, tel que modifié à la date du 17 mars 1998;
- c) «recueil HSC»: le «recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse», contenu dans la résolution MSC 36(63) du comité de la sécurité maritime de l'OMI, du 20 mai 1994, tel que modifié à la date du 17 mars 1998;
- d) «recueil DSC»: le «recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique», contenu dans la résolution MSC 373(10) du comité de la sécurité maritime de l'OMI, du 14 novembre 1977, tel que modifié à la date du 17 mars 1998;
- e) «SMDSM»: le système mondial de détresse et de sécurité en mer tel qu'il figure dans le chapitre IV de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date du 17 mars 1998;
- f) «navire à passagers»: tout navire qui transporte plus de douze passagers;
- g) «engin à passagers à grande vitesse»: tout engin à grande vitesse tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date du 17 mars 1998, qui transporte plus de douze passagers;
Ne sont pas considérés comme engins à grande vitesse les navires à passagers de classe B, C ou D, qui effectuent des voyages nationaux lorsque:
 - leur déplacement correspondant à la ligne de flottaison est de moins de 500 m³ et
 - leur vitesse maximale, telle que définie au point 1.4.30 du recueil H.S.C., est inférieure à 20 noeuds;
- h) «navire neuf»: tout navire dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent à la date ou après la date du 1^{er} juillet 1998. On entend par «stade de construction équivalent», le stade auquel:
 - 1) la construction identifiable à un navire particulier commence et
 - 2) le montage du navire a commencé employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure;
- i) «navire existant»: tout navire qui n'est pas un navire neuf;
- j) «passager»: toute personne autre que:
 - 1) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire et
 - 2) les enfants de moins d'un an;
- k) «longueur du navire»: sauf disposition expresse contraire, la longueur égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'entrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle cette longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;
- l) «hauteur d'étrave»: la hauteur d'étrave définie à la règle 39 de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge comme la distance verticale au droit de la perpendiculaire avant, entre la flottaison correspondant au franc-bord d'été assigné et à l'assiette prévue et le livet en abord du pont exposé;

- m) «navire muni d'un pont complet»: tout navire doté d'un pont complet, exposé aux intempéries et à la mer, qui a des moyens permanents de fermeture de toutes les ouvertures de la partie exposée et au-dessous duquel toutes les ouvertures sur les bordés du navire sont équipées de moyens permanents de fermeture au moins étanches aux intempéries.

Le pont complet peut être un pont étanche à l'eau ou une structure équivalente consistant en un pont non étanche à l'eau entièrement couvert d'une structure étanche aux intempéries d'une résistance adéquate pour maintenir l'étanchéité aux intempéries et équipée de systèmes permanents de fermeture étanches aux intempéries;

- n) «voyage international»: tout voyage par mer d'un port d'un Etat membre de la Communauté européenne vers un port situé hors de cet Etat membre, ou inversement.
- o) «voyage national»: tout voyage effectué dans les zones maritimes entre un port d'un Etat membre de la Communauté européenne et le même port ou un autre port de cet Etat membre;
- p) «zone maritime»: une zone telle que définie conformément à l'article 3. Toutefois, pour l'application des dispositions relatives aux radiocommunications, les définitions des zones maritimes sont celles figurant dans la règle 2 du chapitre IV de la convention SOLAS de 1974;
- q) «zone portuaire»: toute zone qui n'est pas une zone maritime telle que définie par les Etats membres de la Communauté européenne et qui s'étend jusqu'aux installations portuaires permanentes les plus éloignées formant partie intégrante du système portuaire ou jusqu'aux limites définies par les caractéristiques géographiques naturelles protégeant un estuaire ou une zone abritée similaire;
- r) «refuge»: toute zone naturellement ou artificiellement abritée qui peut être utilisée comme abri par un navire ou un engin soumis à des conditions qui risquent de mettre en danger sa sécurité;
- s) «administration de l'Etat du pavillon»: les autorités compétentes de l'Etat dont le navire ou l'engin est autorisé à battre pavillon. Pour le Grand-Duché de Luxembourg, il s'agit du Commissariat aux affaires maritimes;
- t) «Etat d'accueil»: l'Etat membre de la Communauté européenne au départ ou à destination du ou des ports desquels un navire ou un engin battant pavillon d'un Etat membre de la Communauté européenne autre que cet Etat effectue un voyage national;
- u) «organisme agréé»: tout organisme agréé conformément à l'article 3 du 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;
- v) «un mille»: 1.852 mètres;
- w) «hauteur significative de la vague»: la hauteur moyenne de la vague calculée sur la base du tiers constitué par les vagues les plus élevées observées sur une période donnée;
- x) «directive»: la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers;
- y) «compagnie»; le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire;
- z) «loi du 9 novembre 1990»: loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, modifiée par la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la loi du 17 juin 1994 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Art. 2. Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

- a) aux navires à passagers neufs,
- b) aux navires à passagers existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres,
- c) aux engins à passagers à grande vitesse,

battant pavillon luxembourgeois, qui effectuent des voyages nationaux tels qu'ils sont définis dans le présent règlement.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

- a) aux navires à passagers qui:
 - sont des navires de guerre ou destinés aux transports de troupes,
 - ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques,
 - sont des navires construits en matériaux autres que l'acier ou matériaux équivalents et qui ne sont pas couverts par les normes concernant les engins à portance dynamique (résolution A.373 (X)),
 - sont des navires en bois de construction primitive,

- sont des navires à passagers historiques ou des répliques individuelles de ces navires conçus avant 1965 et construits essentiellement en matériaux d'origine,
 - sont des yachts de plaisance à moins qu'ils ne soient actuellement ou ultérieurement armés et ne transportent pas plus de 12 passagers à des fins commerciales,
 - naviguent exclusivement dans des zones portuaires;
- b) aux engins à passagers à grande vitesse qui:
- sont des engins de guerre ou destinés aux transports de troupes,
 - sont des engins de plaisance à moins qu'ils ne soient actuellement ou ultérieurement armés et ne transportent pas plus de 12 passagers à des fins commerciales,
 - naviguent exclusivement dans des zones portuaires.

Art. 3. Classe des navires à passagers

1. Les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils opèrent, à savoir:

«Classe A»: navire à passagers effectuant des voyages nationaux autres que les voyages couverts par les classes B, C et D.

«Classe B»: navire à passagers effectuant des voyages nationaux au cours desquels il ne se trouve jamais à plus de 20 milles de la côte, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre avec une hauteur de marée moyenne.

«Classe C»: navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans des zones maritimes où, au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année et d'une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple: exploitation estivale), la probabilité de rencontrer des vagues d'une hauteur significative supérieure à 2,5 m est inférieure à 10%, le navire ne se trouvant jamais à plus de 15 milles d'un refuge ni à plus de 5 milles de la côte, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre avec une hauteur de marée moyenne.

«Classe D»: navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans des zones maritimes où, au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année et d'une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple: exploitation estivale), la probabilité de rencontrer des vagues d'une hauteur significative supérieure à 1,5 m est inférieure à 10%, le navire ne se trouvant jamais à plus de 6 milles d'un refuge ni à plus de 3 milles de la côte, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre avec une hauteur de marée moyenne.

2. La liste des zones maritimes est établie sur base des informations fournies par les Etats membres de la Communauté européenne et publiée au Journal officiel des Communautés européennes.

3. Pour les engins à passagers à grande vitesse, les catégories définies au chapitre 1 paragraphes 1.4.10 et 1.4.11 du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse sont d'application.

Art. 4. Application

1. Les navires à passagers et les engins à passagers à grande vitesse neufs ou existants qui effectuent des voyages nationaux tels qu'ils sont définis dans le présent règlement se conforment aux règles de sécurité pertinentes fixées par le présent règlement.

2. Le certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et le permis d'exploitation, délivrés par un autre Etat membre de la Communauté européenne pour les engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux tels qu'ils sont définis dans le présent règlement, ou le certificat de sécurité pour navire à passagers visés à l'article 7 et délivré par un autre Etat membre de la Communauté européenne pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux tels qu'ils sont définis dans le présent règlement sont reconnus par le Grand-Duché de Luxembourg.

3. Tous les équipements marins du navire énumérés à l'annexe A.1 de la directive 996/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins et satisfaisant aux dispositions de cette dernière sont considérés conformes aux dispositions du présent règlement, que son annexe I requière ou non que ces équipements soient approuvés et soumis à des essais réalisés à la satisfaction du commissaire aux affaires maritimes.

Art. 5. Prescriptions de sécurité

1. En ce qui concerne les navires à passagers neufs ou existants des classes A, B, C et D:

- a) la construction et l'entretien de la coque, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques et automatiques satisfont aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'un organisme agréé ou des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 9 paragraphe 2 du 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;
- b) les dispositions des chapitres IV, y compris les amendements de 1988 relatifs au SMDSM, V et VI de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date du 17 mars 1998, sont d'application;

c) les dispositions relatives à l'équipement de navigation du navire figurant à la règle 12 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date du 17 mars 1998, sont d'application. L'équipement de navigation du navire visé à l'annexe A.1 de la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins et satisfaisant aux dispositions de cette dernière est considérée conforme aux prescriptions en matière d'approbation de type figurant à la règle 12(r) du chapitre V de la convention SOLAS de 1974.

2. En ce qui concerne les navires à passagers neufs:

a) prescriptions générales:

- 1) les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux exigences de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date du 17 mars 1998, et aux exigences spécifiques pertinentes du présent règlement et de son annexe I. Pour les règles dont SOLAS laisse l'interprétation à l'appréciation de l'administration, le commissaire aux affaires maritimes, en ce qui concerne les navires battant pavillon luxembourgeois, suit les interprétations figurant à l'annexe I;
- 2) les navires à passagers neufs des classes B, C et D satisfont aux exigences spécifiques pertinentes du présent règlement et de son annexe I;

b) prescriptions en matière de ligne de charge:

- 1) tous les navires à passagers neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres satisfont aux dispositions de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;
- 2) les critères assurant un niveau de sécurité équivalent à celui de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge s'appliquent, en fonction de leur longueur et de leur classe aux navires à passagers neufs d'une longueur inférieure à 24 mètres;
- 3) nonobstant les points 1) et 2), les navires à passagers neufs de la classe D sont exemptés de l'exigence relative à la hauteur minimale d'étrave fixée dans la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;
- 4) les navires à passagers neufs des classes A, B, C et D sont munis d'un pont complet.

3. En ce qui concerne les navires à passagers existants:

- a) les navires à passagers existants de la classe A satisfont aux règles applicables aux navires à passagers existants définies dans la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date du 17 mars 1998, ainsi qu'aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement et de son annexe I. Pour les règles dont SOLAS laisse l'interprétation à l'appréciation de l'administration, le commissaire aux affaires maritimes, en ce qui concerne les navires battant pavillon luxembourgeois, suit les interprétations figurant à l'annexe I;
- b) les navires à passagers existants de la classe B satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement et de son annexe I;
- c) les navires à passagers existants des classes C et D satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement et du chapitre III de l'annexe I ainsi que, pour les domaines non visés par ces prescriptions, aux règles nationales. Ces règles garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui des chapitres II-1 et II-2 de l'annexe I tout en tenant compte des conditions locales d'exploitation particulières aux zones maritimes où les navires de ces classes sont autorisés à opérer.

Avant que les navires à passagers existants des classes C et D puissent effectuer des voyages nationaux réguliers dans un Etat d'accueil, le commissaire aux affaires maritimes doit obtenir l'accord de l'Etat d'accueil sur ces règles;

- d) lorsque le commissaire aux affaires maritimes estime que les règles imposées par l'administration de l'Etat d'accueil conformément au point c) ne sont pas raisonnables, il le notifie immédiatement à la Commission.
- e) les réparations, modifications et transformations d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux exigences définies au point 2 a) pour les navires neufs. Les modifications apportées à un navire existant qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'une importance majeure;
- f) les dispositions figurant au point a), à moins que les dates plus rapprochées ne soient précisées dans la convention SOLAS de 1974, et les dispositions figurant aux points b) et c), à moins que les dates plus rapprochées ne soient précisées à l'annexe I, ne sont pas applicables à un navire dont la quille avait été posée ou qui se trouvait à un stade de construction équivalent:
 - 1) avant le 1^{er} janvier 1940: jusqu'au 1^{er} juillet 2006;
 - 2) le 1^{er} janvier 1940 ou après cette date, mais avant le 31 décembre 1962: jusqu'au 1^{er} juillet 2007;
 - 3) le 1^{er} janvier 1963 ou après cette date, mais avant le 31 décembre 1974: jusqu'au 1^{er} juillet 2008;
 - 4) le 1^{er} janvier 1975 ou après cette date, mais avant le 31 décembre 1984: jusqu'au 1^{er} juillet 2009;
 - 5) le 1^{er} janvier 1985 ou après cette date, mais avant la date du 1^{er} juillet 1998: jusqu'au 1^{er} juillet 2010;

- g) par dérogation, les navires à passagers existants des classes A et B opérant avant le 1^{er} janvier 1996 et effectuant des voyages nationaux entre des ports situés en Grèce peuvent être exemptés des prescriptions des règles II-1/B/8-1, II-1/b/8-2 de la convention SOLAS de 1974 ou de l'annexe I et de la règle II-2/B/16 de l'annexe I, pour autant qu'ils satisfassent à chacune des conditions posées par l'article 6 point 3 G i), ii) et iii) de la directive.

Les dérogations accordées à ces navires sont mentionnées explicitement sur leur certificat de sécurité pour navire à passagers.

4. En ce qui concerne les engins à passagers à grande vitesse:

- a) les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure au 1^{er} janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions du règlement X/3 de la convention SOLAS de 1974, sauf:
- si leur quille était montée ou que leur construction avait atteint un stade similaire au plus tard à la date du 4 juin 1998 et
 - que leur livraison et leur mise en exploitation doivent intervenir avant le 4 décembre 1998 et
 - qu'ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC) contenu dans la résolution A-373(10) de l'assemblée de l'OMI du 14 novembre 1977, tel que modifiée par la résolution MSC 37(63) du Comité de la sécurité maritime du 19 mai 1994;
- b) les engins à passagers à grande vitesse construits avant le 1^{er} janvier 1996 et satisfaisant aux prescriptions énoncées dans le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse poursuivent leurs opérations certifiées au titre de ce recueil.

Les engins à passagers à grande vitesse construits avant le 1^{er} janvier 1996 et ne satisfaisant pas aux prescriptions énoncées dans le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse ne peuvent pas effectuer de voyages nationaux sauf s'ils effectuaient déjà, à la date du 4 juin 1998, des voyages nationaux dans un Etat membre de la Communauté européenne; dans ce cas, ils peuvent être autorisés à poursuivre leurs opérations nationales dans cet Etat membre. Ces engins sont conformes aux prescriptions du recueil DSC tel que modifié;

- c) la construction et l'entretien des engins à passagers à grande vitesse et de leurs équipements satisfont aux règles de classification des engins à grande vitesse d'un organisme agréé ou à des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 9 paragraphe 2 du 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.

Art. 6. Visites

1. Chaque navire à passagers neuf est soumis aux visites mentionnées ci-dessous par le commissaire aux affaires maritimes d'après les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990:

- a) une visite avant la mise en service du navire;
- b) une visite périodique tous les douze mois;
- c) des visites supplémentaires selon les besoins.

2. Chaque navire à passagers existant est soumis aux visites mentionnées ci-dessous par le commissaire aux affaires maritimes d'après les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990:

- a) une visite initiale avant que le navire ne soit mis en service en vue d'effectuer des voyages nationaux dans un Etat d'accueil;
- b) une visite périodique tous les douze mois;
- c) des visites supplémentaires selon les besoins.

3. Chaque engin à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et devant satisfaire, conformément aux dispositions de l'article 5 paragraphe 4 du présent règlement, aux exigences du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueil HSC), est soumis aux visites prescrites dans le recueil HSC selon les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990.

Un engin à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et devant satisfaire, conformément aux dispositions de l'article 5 paragraphe 4 du présent règlement, aux exigences du recueil DSC tel que modifié, est soumis aux visites prescrites dans le recueil DSC selon les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990.

4. Les procédures et directives pertinentes relatives aux visites en vue de la délivrance du certificat de sécurité pour navire à passagers, prévues dans la résolution A.746(18) de l'assemblée de l'OMI, du 4 novembre 1993, sur les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, telles qu'elles existent à la date du 17 mars 1998 ou des procédures permettant d'atteindre le même objectif, sont suivies.

5. Pour les navires battant pavillon luxembourgeois, les visites visées aux paragraphes 1, 2 et 3 sont effectuées selon les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990, dans le but de s'assurer que toutes les prescriptions applicables du présent règlement sont respectées.

Art. 7. Certificats

1. Tous les navires à passagers neufs ou existants doivent être munis d'un certificat de sécurité pour navire à passagers en conformité avec le présent règlement. Le certificat est établi selon le modèle figurant à l'annexe II. Ce certificat est délivré au nom du Grand-Duché de Luxembourg après la visite initiale visée à l'article 6 paragraphe 1 point a) et paragraphe 2 point a).

2. Le certificat de sécurité pour navire à passagers est délivré pour une période n'excédant pas douze mois. Pour les navires battant pavillon luxembourgeois, la période de validité du certificat peut être prolongée par le commissaire aux affaires maritimes pour une période de grâce ne pouvant excéder un mois à compter de la date d'expiration inscrite sur la déclaration. Lorsqu'une prolongation a été accordée, la nouvelle période de validité du certificat prend cours à compter de la date d'expiration du certificat avant sa prolongation. La reconduction du certificat de sécurité pour navire à passagers fait suite à une visite périodique au sens de l'article 6 paragraphe 1 point b) et paragraphe 2 point b).

3. Pour les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et satisfaisant aux exigences du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, un certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et un permis d'exploiter des engins à grande vitesse sont délivrés au nom du Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux dispositions du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.

Pour les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et satisfaisant aux exigences du recueil DSC, tel que modifié, un certificat DSC de sécurité de construction et du matériel d'armement ainsi qu'un permis DSC d'exploiter des engins à grande vitesse sont délivrés au nom du Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux dispositions du recueil DSC.

Avant de délivrer le permis d'exploiter des engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans un Etat d'accueil, le commissaire aux affaires maritimes s'entend avec l'autorité compétente de l'Etat d'accueil sur les conditions d'exploitation de l'engin considéré dans cet Etat. Le permis d'exploitation mentionne toutes ces conditions.

4. Les exemptions accordées à des navires ou engins en vertu des dispositions de l'article 7 paragraphe 3 de la directive et conformément à celles-ci sont mentionnées sur le certificat pour navire ou pour engin.

Art. 8. Annexes

Les annexes de la directive font partie intégrante du présent règlement. Ces annexes ne sont pas publiées au Mémorial, la publication au Journal Officiel des Communautés Européennes en tenant lieu.

Sont par conséquent d'application au Luxembourg, les annexes suivantes de la directive:

Annexe I: Exigences de sécurité des navires à passagers neufs et existants qui effectuent des voyages nationaux

Annexe II: Modèle de certificat de sécurité pour navire à passagers

Art. 9. Exécution

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

Le Ministre des Transports,
Henri Grethen

Palais de Luxembourg, le 9 janvier 2001.
Henri