

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 176

12 décembre 2003

S o m m a i r e

Règlement grand-ducal du 19 novembre 2003

1. portant réglementation temporaire de la circulation sur les voies ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg à l'occasion de la première phase des travaux de construction d'une nouvelle aérogare et
2. modifiant le règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 1) portant réglementation de la circulation sur la voie publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg et 2) modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg. page **3564**

Règlement grand-ducal du 28 novembre 2003 portant modification du règlement grand-ducal modifié 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 des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port (directive 2001/106/CE) **3569**

Règlement grand-ducal du 4 décembre 2003 portant modification du règlement grand-ducal du 25 septembre 1998 fixant le montant et les modalités de paiement des redevances pour l'établissement et l'exploitation de réseaux et/ou de services de télécommunications **3584**

Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, faite à New York, le 10 juin 1958 – Réserve de la Jamaïque **3585**

Protocole relatif à l'Arrangement de Madrid concernant l'enregistrement international des marques, adopté à Madrid, le 27 juin 1989 – Déclaration de l'Ukraine et de la République de Moldova **3585**

Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, faite à Paris, le 13 janvier 1993 – Acceptation du Sao Tomé-et-Principe **3585**

Statut de Rome de la Cour Pénale Internationale, fait à Rome, le 17 juillet 1998 – Ratification de la Guinée **3585**

Règlement grand-ducal du 19 novembre 2003

- 1) portant réglementation temporaire de la circulation sur les voies ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg à l'occasion de la première phase des travaux de construction d'une nouvelle aérogare et
- 2) modifiant le règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 1) portant réglementation de la circulation sur la voie publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg et 2) modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg.

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg;

Vu le règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 1) portant réglementation de la circulation sur la voie publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg et 2) modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg;

Vu le règlement ministériel du 22 octobre 2003 portant réglementation temporaire de la circulation sur les voies publiques aux abords de l'Aérogare de Luxembourg à l'occasion de la première phase des travaux de construction d'une nouvelle aérogare;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Travaux Publics et de Notre Ministre de l'Intérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Pendant la première phase des travaux nécessaires pour l'aménagement d'une nouvelle aérogare et des alentours à l'Aéroport de Luxembourg, les articles 1^{er} à 19 du règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 1) portant réglementation de la circulation sur la voie publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg et 2) modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg sont modifiés comme suit:

1. Les dispositions de l'article 1^{er} sont remplacées par les dispositions suivantes:

«Le présent règlement s'applique aux voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg et du chantier d'aménagement d'une nouvelle aérogare et des alentours. Il ne s'applique pas aux parkings dénommés 'A', 'B', 'C' et 'D', ni aux aires de stationnement dont disposent les entreprises de location de voitures pour les véhicules de location.»

2. Les dispositions de l'article 2 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«Sur les voies ci-après la vitesse maximale est limitée à 50 km/h:

- les bretelles de sortie de la N1 en provenance de Luxembourg et en provenance de Grevenmacher, de la N1 jusqu'à un point situé à une distance de trente mètres de l'intersection avec la voie de contournement du parking 'A'.

Sur les voies ci-après la vitesse maximale est limitée à 30 km/h:

- les bretelles de sortie de la N1 en provenance de Luxembourg et en provenance de Grevenmacher, d'un point situé à une distance de trente mètres de l'intersection avec la voie de contournement du parking 'A' jusqu'à la voie de contournement du parking 'A';
- la voie de contournement du parking 'A', sur toute la longueur;
- les voies de desserte jouxtant l'aérogare.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,14 adapté.»

3. Les dispositions de l'article 3 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«Pour les voies ci-après l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens indiqué:

- la bretelle de sortie de la N1 en provenance de Luxembourg, de la voie de contournement du parking 'A' jusqu'à la N1;
- la bretelle d'accès à la N1 en direction de Luxembourg, de la N1 jusqu'à la bretelle de sortie de la N1 en provenance de Grevenmacher;
- la bretelle d'accès à la N1 en direction de Grevenmacher, de la N1 jusqu'à la bretelle d'accès à la N1 en direction de Luxembourg;
- la voie de contournement du parking 'A', dans le sens des aiguilles d'une montre;
- les voies de desserte jouxtant l'aérogare, dans le sens est - ouest.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,1a dans le sens indiqué, et en sens inverse par le signal E,13a ou E,13b.»

4. Les dispositions de l'article 4 sont remplacées par les dispositions suivantes:
«Pour les voies ci-après l'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs:
- la voie d'accès au chantier, de la N1 jusqu'à l'accès au chantier;
 - la voie d'accès au commissariat (catering) de 'Luxair' et au dépôt 'Luxfuel'.
- Ces dispositions sont indiquées par le signal C,2.»
5. Les dispositions de l'article 5 sont remplacées par les dispositions suivantes:
«Pour les voies ci-après l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules ayant une hauteur supérieure à 4,45 mètres:
- la bretelle de sortie de la N1 en provenance de Grevenmacher, sur toute la longueur;
 - la bretelle d'accès à la N1 en direction de Luxembourg, sur toute la longueur.
- Ces dispositions sont indiquées par le signal C,6 adapté.»
6. Les dispositions de l'article 6 sont remplacées par les dispositions suivantes:
«Aux endroits ci-après les conducteurs de véhicules et d'animaux doivent suivre la ou les directions indiquées:
- la bretelle de sortie de la N1 en provenance de Grevenmacher, à la jonction avec la bretelle de sortie de la N1 en provenance de Luxembourg, tout droit;
 - la bretelle d'accès à la N1 en direction de Grevenmacher, à la hauteur de l'intersection avec la N1, tout droit;
 - la bretelle d'accès à la N1 en direction de Luxembourg, à la hauteur de l'intersection avec la N1, tout droit;
 - la voie de contournement du parking 'A', à la hauteur de l'intersection avec les bretelles de sortie de la N1, à gauche.
- Ces dispositions sont indiquées par le signal D,1a adapté.»
7. Les dispositions de l'article 7 sont remplacées par les dispositions suivantes:
«Aux endroits ci-après les conducteurs de véhicules et d'animaux doivent contourner le refuge ou l'obstacle du côté indiqué:
- la bretelle de sortie de la N1 en provenance de Grevenmacher, l'îlot séparateur à la hauteur de la jonction avec la bretelle de sortie de la N1 en provenance de Luxembourg, du côté droit;
 - la bretelle d'accès à la N1 en direction de Luxembourg, à la bifurcation avec la bretelle de sortie de la N1 en provenance de Grevenmacher, du côté droit.
- Ces dispositions sont indiquées par le signal D,2 adapté.»
8. Les dispositions de l'article 8 sont remplacées par les dispositions suivantes:
«Aux endroits ci-après les conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur les voies citées en premier lieu doivent céder le passage aux conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent dans les deux sens sur les voies citées en second lieu:
- le tronçon de la voie de contournement du parking 'A' situé en amont de l'intersection avec les bretelles de sortie de la N1: aux bretelles de sortie de la N1;
 - la voie de droite des voies de desserte jouxtant l'aérogare à la jonction avec la voie de gauche des voies de desserte jouxtant l'aérogare: à la voie de gauche des voies de desserte jouxtant l'aérogare;
 - les voies de desserte jouxtant l'aérogare: à la voie de contournement du parking 'A';
 - la voie d'accès au commissariat (catering) de 'Luxair' et au dépôt 'Luxfuel S.A.': à la voie d'accès au chantier;
 - la bretelle d'accès à la N1 en direction de Grevenmacher: à la N1;
 - la bretelle d'accès à la N1 en direction de Luxembourg: à la N1.
- Ces dispositions sont indiquées sur les voies non prioritaires par le signal B,1.»
9. Les dispositions de l'article 9 sont remplacées par les dispositions suivantes:
«A l'endroit ci-après les conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur la voie citée en premier lieu doivent marquer l'arrêt avant de s'engager sur la voie citée en second lieu et céder le passage aux conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent dans les deux sens sur cette voie:
- la voie d'accès au chantier: à la N1.
- Cette disposition est indiquée sur la voie non prioritaire par le signal B,2a.»
10. Les dispositions de l'article 10 sont remplacées par les dispositions suivantes:
«Aux endroits ci-après, un passage pour piétons est aménagé:
- les voies de desserte jouxtant l'aérogare, à la hauteur de l'entrée 'Départ' de l'aérogare;
 - la voie de contournement du parking 'A', tronçons sud et nord, à la hauteur de l'entrée 'Départ' de l'aérogare;

- la voie de contournement du parking 'A', en aval de l'intersection avec les bretelles de sortie de la N1;
- la voie de contournement du parking 'A', en amont de l'accès au parking des voitures de location;
- la voie d'accès au chantier, à l'intersection avec la N1;
- la voie d'accès au chantier, à la hauteur de l'accès au parking 'C'.

Ces dispositions sont indiquées par le signal E,11a et par un marquage au sol, conformément à l'article 110 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.»

11. Les dispositions de l'article 11 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«Aux endroits ci-après, un arrêt d'autobus est aménagé:

- la voie de contournement du parking 'A', en aval de l'intersection 'ouest' avec les voies de desserte jouxtant l'aérogare, du côté des voies de desserte;
- la voie de contournement du parking 'A', tronçon sud, du côté de l'aérogare, en aval des emplacements réservés aux personnes handicapées;
- la voie de contournement du parking 'A', tronçon nord, en aval du passage pour piétons situé à la hauteur de l'entrée 'Départ' de l'aérogare, du côté du parking 'B'.

Ces dispositions sont indiquées par le signal E,19.»

12. Les dispositions de l'article 12 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«Sans préjudice des dispositions des paragraphes ci-après concernant l'arrêt et le stationnement, le stationnement est interdit aux endroits ci-après:

- l'ensemble des voies desservant l'aérogare, des deux côtés de la chaussée, à partir des bretelles de sortie de la N1;
- la voie d'accès au commissariat (catering) de 'Luxair' et au dépôt 'Luxfuel S.A.', des deux côtés de la chaussée, sur toute la longueur.

Ces dispositions sont indiquées selon le cas par le signal C,18 ou par le signal H,1a portant le signal C,18.»

13. Les dispositions de l'article 13 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«A l'endroit ci-après, le stationnement est interdit, à l'exception du stationnement des voitures de location avec chauffeur; le stationnement est limité à une durée maximale de 30 minutes:

- la voie de contournement du parking 'A', tronçon sud, du côté de l'aérogare, en aval de l'arrêt d'autobus et en aval des emplacements réservés aux personnes handicapées.

Cette disposition est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté voitures de location avec chauffeur max. 30 min.»»

14. Les dispositions de l'article 14 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«A l'endroit ci-après, le stationnement est interdit, à l'exception du stationnement des véhicules servant au transport de personnes handicapées et munis d'une carte de stationnement pour personnes handicapées valide; le stationnement est limité à une durée maximale de 30 minutes:

- la voie de contournement du parking 'A', tronçon sud, du côté de l'aérogare, en aval du passage pour piétons situé à la hauteur de l'entrée 'Départ' de l'aérogare, sur trois emplacements.

Cette disposition est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel portant le symbole du fauteuil roulant, l'inscription «excepté handicapés max. 30 min.» et l'inscription du nombre d'emplacements visés.»

15. Les dispositions de l'article 15 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«A l'endroit ci-après, le stationnement est interdit, à l'exception du stationnement des véhicules des représentations étrangères officielles; le stationnement est limité à une durée maximale de 30 minutes:

- la voie de contournement du parking 'A', tronçon sud, du côté de l'aérogare, en amont du passage pour piétons situé à la hauteur de l'entrée 'Départ' de l'aérogare, sur trois emplacements.

Cette disposition est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté représentations étrangères officielles max. 30 min.» et l'inscription du nombre d'emplacements visés.»

16. Les dispositions de l'article 16 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«Aux endroits ci-après, le stationnement est interdit, à l'exception du stationnement des autobus et des autocars; le stationnement est limité à une durée maximale d'une heure:

- la voie de contournement du parking 'A', tronçon sud, en amont de l'accès au parking 'A', du côté du parking;
- la voie de contournement du parking 'A', tronçon sud, en amont et en aval du passage pour piétons situé à la hauteur de l'entrée 'Départ' de l'aérogare, du côté du parking;
- la voie de contournement du parking 'A', tronçon nord, en aval de l'arrêt d'autobus, du côté du parking 'B'.

Cette disposition est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté autobus et autocars max. 1 heure».»

17. Les dispositions de l'article 17 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits:

- la voie médiane des voies de desserte jouxtant l'aérogare, sur toute la longueur;
- la voie d'accès au chantier, des deux côtés de la chaussée, d'un point situé à une distance de quarante mètres de la N1 jusqu'à l'accès au chantier.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,19.»

18. Les dispositions de l'article 18 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«Aux endroits ci-après, l'arrêt et le stationnement sont interdits, à l'exception de l'arrêt et du stationnement des taxis qui disposent d'une autorisation établie conformément aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg:

- la voie de contournement du parking 'A', du côté droit, d'un point situé à une distance de trente mètres en amont des voies de desserte jouxtant l'aérogare jusqu'à ces voies;
- la voie de droite des voies de desserte jouxtant l'aérogare, jusqu'à la fin du bâtiment de l'aérogare.

Ces dispositions sont indiquées par le signal C,19 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «excepté taxis règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997».»

19. Les dispositions de l'article 19 sont remplacées par les dispositions suivantes:

«L'endroit ci-après est considéré comme place de parage. Le parage y est interdit aux véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes et aux taxis; pour les autres véhicules le parage est limité à une durée maximale de 30 minutes:

- la voie de contournement du parking 'A', tronçon sud, du côté du parking 'A' en amont des emplacements réservés aux autobus et autocars.

Cette disposition est indiquée par le signal E,23 complété par un panneau additionnel portant l'inscription «max. 30 min.», ainsi que par le signal C,18 complété par un panneau additionnel portant le symbole du véhicule automoteur suivi de l'inscription «> 3,5t et taxis.»

Art. 2. La mise en place des signaux routiers se fait conformément aux dispositions de l'article 1er selon le plan de localisation des voies concernées qui est annexé au présent règlement et qui en fait partie intégrante.

La pose, l'entretien et la conservation des signaux incombe à l'Administration des Ponts et Chaussées.

Art. 3. Les infractions aux dispositions de l'article 1er sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4. Les premier et deuxième alinéas de l'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg sont remplacés par le texte suivant:

«**Art. 13.** L'arrêt et le stationnement des taxis sont réglementés conformément aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 15 janvier 2003 1) portant réglementation de la circulation sur la voie publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg et 2) modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg.

Il est interdit aux conducteurs de taxis d'arrêter ou de stationner leur véhicule en dehors des emplacements réservés en vertu du règlement grand-ducal précité du 15 janvier 2003, si cette immobilisation a pour but l'offre de service ou l'attente de commandes par voie radiotéléphonique.»

Art. 5. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Travaux Publics et Notre Ministre de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

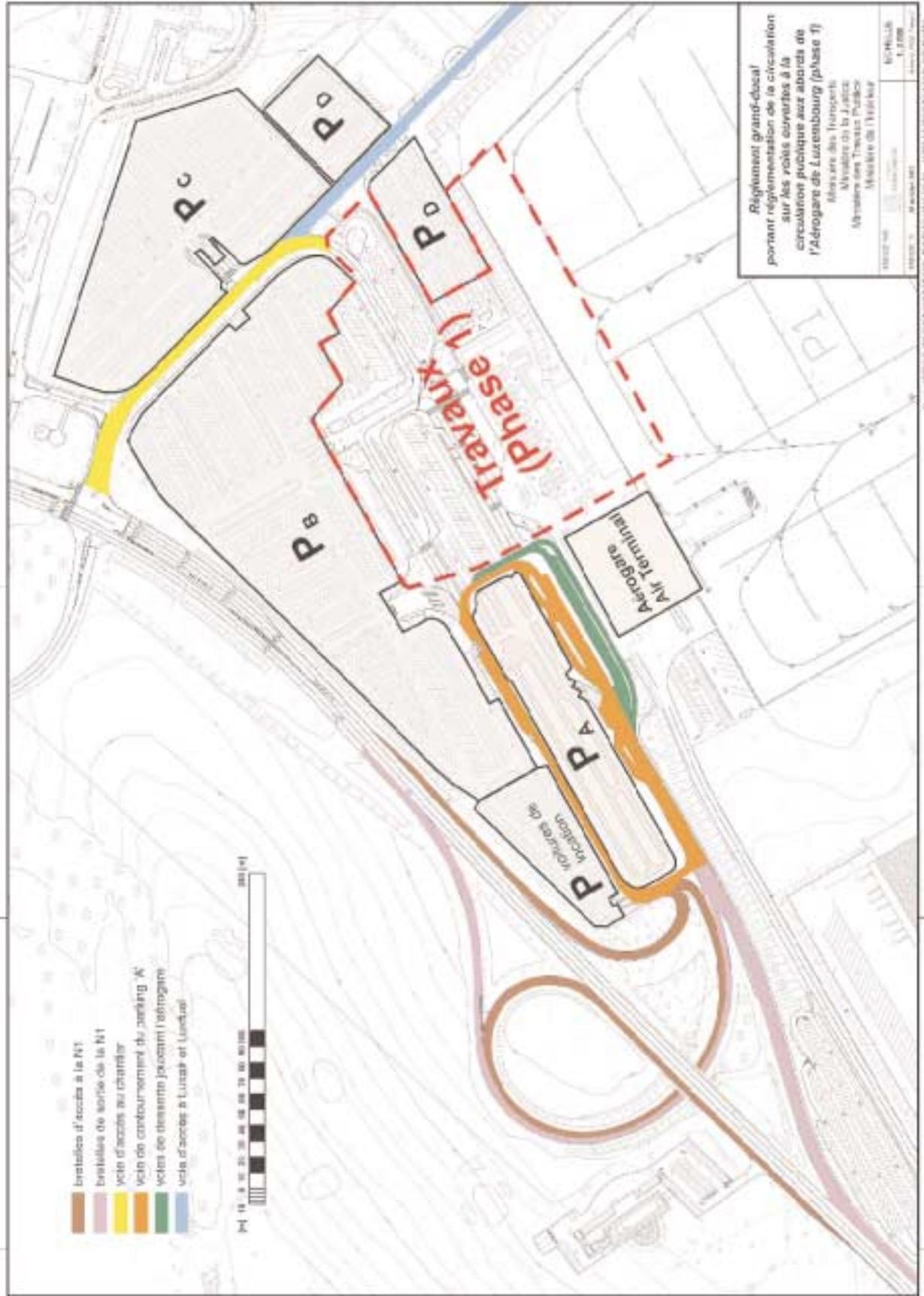
Le Ministre des Transports,
Henri Grethen

Le Ministre de la Justice,
Luc Frieden

La Ministre des Travaux Publics,
Erna Hennicot-Schoepges

Le Ministre de l'Intérieur,
Michel Wolter

Palais de Luxembourg, le 19 novembre 2003.
Henri



Règlement grand-ducal du 28 novembre 2003 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port (directive 2001/106/CE).

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

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port);

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. A l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, les points 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

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 (ITC 69);
- la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147);
- la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 (CLC)

ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur le 19 décembre 2001.

2. «Mémorandum d'entente»: 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 le 19 décembre 2001, tel qu'il est publié à l'annexe XIII du présent règlement.»

Art. 2. Les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité est remplacé par le texte suivant:

1. «Le commissaire aux affaires maritimes effectue chaque année un nombre total d'inspections des navires visés au paragraphe 2 et à l'article 6 correspondant à au moins 25% du nombre annuel moyen de navires distincts entrés dans un port du Grand-Duché du Luxembourg calculé sur la base de trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.
2. a) Sous réserve de l'application des dispositions du paragraphe 6bis, le commissaire aux affaires maritimes veille à ce que tout navire non soumis à une inspection renforcée dont le coefficient de ciblage affiché dans le système d'information SIRENAC est supérieur à 50 fasse l'objet d'une inspection conformément à l'article 5, à condition qu'une période d'au moins un mois se soit écoulée depuis la dernière inspection effectuée dans un port de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.
b) En ce qui concerne la sélection des autres navires à inspecter, le commissaire aux affaires maritimes détermine l'ordre de priorité sur la base des critères suivants:
 - les premiers navires sélectionnés pour l'inspection sont ceux figurant à l'annexe I, partie I, indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage;

- les navires figurant à l'annexe I, partie II, sont sélectionnés en ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage affiché dans le système d'information SIRENAC.
3. Le commissaire aux affaires maritimes s'abstient de faire inspecter les navires ayant déjà fait l'objet d'une inspection dans un autre Etat membre de la Communauté européenne au cours des six mois précédents, pour autant:
- que ce navire ne figure pas dans la liste de l'annexe I,
 - qu'aucune anomalie n'ait été notifiée à la suite d'une inspection précédente,
 - qu'il n'existe aucun motif évident de procéder à une inspection,
 - que le navire ne soit pas couvert par les dispositions du paragraphe 2, point a.»

Art. 3. L'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité est remplacé par le texte suivant:

«Art. 6. Inspection renforcée obligatoire de certains navires

1. Un navire classé dans l'une des catégories énumérées à l'annexe V, section A, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée après une période de 12 mois à compter de la dernière inspection renforcée effectuée dans un port d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris.
2. Si ce navire est sélectionné pour une inspection conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b), une inspection renforcée est effectuée. Toutefois, une inspection menée conformément à l'article 5 peut être effectuée entre deux inspections renforcées.
3. a) L'exploitant ou le capitaine d'un navire auquel le paragraphe 1 est applicable communique toutes les informations visées à l'annexe V, section B, à l'autorité compétente de l'Etat membre de la Communauté européenne de chaque port où le navire fait escale après une période de 12 mois à compter de la dernière inspection renforcée. Ces informations sont fournies au moins 3 jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou avant que le navire ne quitte le port précédent si le voyage doit durer moins de 3 jours.
b) Tout navire qui ne se conforme pas aux dispositions du point a) est soumis à une inspection renforcée au port de destination.
4. Sous réserve de l'article 6bis, le commissaire aux affaires maritimes veille à ce qu'une inspection renforcée soit effectuée à bord d'un navire auquel le paragraphe 3 est applicable et dont le coefficient de ciblage est égal ou supérieur à 7 au premier port où il fait escale après une période de 12 mois à compter de la dernière inspection renforcée.
5. Les inspections renforcées sont effectuées conformément aux procédures visées à l'annexe V, section C.»

Art. 4. Les articles suivants sont insérés au règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité:

«Art. 6bis. Procédures à suivre lorsque certains navires ne peuvent pas être inspectés

1. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, le commissaire aux affaires maritimes n'est pas en mesure d'effectuer soit une inspection d'un navire dont le coefficient de ciblage est supérieur à 50, conformément à l'article 4, paragraphe 2, point a), soit une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 6, paragraphe 4, il informe sans tarder le système SIRENAC que l'inspection n'a pas eu lieu.
2. De tels cas sont notifiés tous les 6 mois, à la Commission, ainsi que les motifs expliquant pourquoi l'inspection des navires concernés n'a pas été effectuée.
3. Au cours d'une année civile, ces absences d'inspection n'excèdent pas 5% du nombre annuel moyen de navires distincts susceptibles d'être inspectés visés au paragraphe 1 et qui ont fait escale dans un port du Grand-Duché du Luxembourg, calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.
4. Les navires visés au paragraphe 1 sont soumis à une inspection, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a), ou à une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 6, paragraphe 4, selon le cas, à leur prochain port d'escale situé dans la Communauté européenne.»

«Art. 6ter. Mesures de refus d'accès concernant certains navires

1. Sauf dans les cas prévus à l'article 9, paragraphe 6, le commissaire aux affaires maritimes refuse l'accès à un port du Grand-Duché du Luxembourg à un navire classé dans l'une des catégories de l'Annexe XI, section A, lorsque ce navire:

soit:

 - bat le pavillon d'un Etat figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et
 - a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre mois précédents dans un port d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris;

soit:

 - bat le pavillon d'un Etat décrit comme présentant un «risque très élevé» ou un «risque élevé» dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et
 - a été immobilisé plus d'une fois au cours des trente-six mois précédents dans un port d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris.

La mesure de refus d'accès est applicable dès que le navire a été autorisé à quitter le port où il a fait l'objet de la deuxième ou troisième immobilisation, selon le cas.

2. Aux fins du paragraphe 1, les Etats membres se conforment aux procédures figurant à l'annexe XI, section B.»

Art. 5. L'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité est remplacé par le texte suivant:

«Art. 7. Rapport d'inspection

A l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IX. Une copie de ce rapport est remise au capitaine du navire.»

Art. 6. Le paragraphe 1 de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité est remplacé par le texte suivant:

«1. Le commissaire aux affaires maritimes s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 6 a été ou sera supprimée conformément aux conventions.»

Le paragraphe 3 de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe VI. Dans ce contexte, le navire est immobilisé s'il n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque son utilisation est prescrite par l'annexe XII. S'il ne peut être remédié aisément à cette anomalie dans le port où le navire est immobilisé, le commissaire aux affaires maritimes peut autoriser le navire à se rendre dans le port approprié le plus proche pour que l'anomalie soit supprimée aisément ou exiger qu'elle le soit dans un délai maximum de 30 jours. A ces fins, les procédures définies à l'article 9 sont d'application.»

Le paragraphe 5 de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité est remplacé par le texte suivant:

«5. Lorsque les inspections visées à l'article 4, paragraphe 2 et à l'article 6 donnent lieu à une immobilisation, le commissaire aux affaires maritimes informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon (ci-après dénommé «administration du pavillon») ou, lorsque cela n'est pas possible, 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 de classification ou des certificats délivrés au nom de l'Etat de pavillon conformément aux conventions internationales sont également informés, le cas échéant.»

Art. 7. Un paragraphe 4 est ajouté à l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité:

«4. En vue de la conduite des inspections visées à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 6, les inspecteurs consultent les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information EQUASIS.»

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

«2. Les informations énumérées à l'annexe VIII, parties I et II, ainsi que les informations sur les changements, suspensions et retraits de classe, visés à l'article 10, paragraphe 3 du règlement grand-ducal modifié 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 doivent être rendues publiques dans le cadre du système d'informations EQUASIS dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation.»

Art. 9. Un paragraphe 2bis est inséré à l'article 14 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité:

«2bis. En cas d'immobilisation d'un navire pour anomalies ou absence de certificats valables, tels que prévus à l'article 8 et à l'annexe VI, tous les coûts liés à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.»

Art. 10. Un article 14bis est inséré au règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité:

«Art. 14bis. Sanctions

Les infractions aux prescriptions de l'article 6, paragraphe 3 du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 126, troisième phrase et suivantes de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.»

Art. 11. Les annexes du présent règlement grand-ducal du 8 septembre 1997, telles que modifiées par le règlement grand-ducal du 14 mars 2002, sont remplacées par les annexes du présent règlement grand-ducal.

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

Le Ministre des Transports,
Henri Grethen

Château de Berg, le 28 novembre 2003.
Henri

ANNEXE I

LISTE DES NAVIRES À INSPECTER PRIORITAIREMENT

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

I. Facteurs prépondérants

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

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

II. Coefficient global de ciblage

L'inspection des navires entrant dans l'une des catégories ci-après est considérée comme prioritaire:

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les Etats membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les Etats membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données SIRENAC et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1^{er} janvier 1993.
2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun Etat membre au cours des six derniers mois.
3. Les navires dont les certificats réglementaires 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 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.
4. Les navires battant le pavillon d'un Etat figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
5. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre sous certaines conditions telles que:
 - a) anomalies à supprimer avant le départ;
 - b) anomalies à supprimer au prochain port d'escale;
 - c) anomalies à supprimer dans les 14 jours;
 - d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.
 Si des actions concernant le navire ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.
6. Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7. Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
8. Les navires battant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales pertinentes visées à l'article 1 du présent règlement.
9. Les navires classés au sein d'une société de classification avec un coefficient d'anomalies supérieur à la moyenne.
10. Les navires des catégories visées à l'annexe V, section A.
11. Les navires de plus de treize ans d'âge.

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

Cependant, aux fins de l'article 7, paragraphe 4, le coefficient global de ciblage ne prend pas en compte le point 10.

ANNEXE II

LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS

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

1. Certificat international de jauge (1969)
2. – Certificat de sécurité pour navire à passagers
 - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
 - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
 - Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons
 - Certificat de sécurité pour navire de charge
3. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
4. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
5. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
6. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
7. Certificat international de franc-bord (1966)
 - Certificat international d'exemption de franc-bord
8. Registre des hydrocarbures (parties I et II)
9. Registre de la cargaison
10. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
- 10 bis. Certificats délivrés conformément à la convention STCW
11. Certificats médicaux (convention de l'OIT no 73 concernant l'examen médical des gens de mer)
12. Renseignements sur la stabilité
13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SOLAS, chapitre IX).
14. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par la société de classification concernée (à requérir seulement si le navire est classé par une société de classification).
15. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses.
16. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse.
17. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé.
18. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage.
19. Certificat de sécurité pour navire spécialisé.
20. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer.
21. Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
22. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de lutte contre les avaries.
23. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord.
24. Rapports de visites (pour les vraquiers et pétroliers).

25. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'Etat du port.
26. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/Amaximal.
27. Attestation autorisant le transport de céréales.
28. Manuel d'assujettissement de la cargaison.
29. Plan de gestion et registre des ordures
30. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers
31. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes
32. Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers
33. Livret pour les navires vraquiers
34. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers
35. Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992).

ANNEXE III

EXEMPLES DE «MOTIFS EVIDENTS» JUSTIFIANT UNE INSPECTION DETAILLEE

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

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

ANNEXE IV

PROCEDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES

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

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

ANNEXE V

A. CATEGORIES DE NAVIRES SOUMIS A UNE INSPECTION RENFORCEE

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

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Pétroliers d'un tonnage brut supérieur à 3 000 tonnes brutes et de plus de quinze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
4. Navires à passagers de plus de quinze ans autres que les navires à passagers visés à l'article 2, points a) et b) de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.

B. INFORMATIONS A NOTIFIER A L'AUTORITE COMPETENTE

(en vertu de l'article 6, paragraphe 3, point a) du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité)

- A. nom,
- B. pavillon,
- C. le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire,
- D. port en lourd,
- E. date de construction du navire, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,
- F. pour les navires-citernes:
 - F.a. configuration: simple coque, simple coque avec SBT, double coque,
 - F.b. état des citernes à cargaison et à ballast: pleines, vides, inertées,
 - F.c. volume et nature de la cargaison,
- G. heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente,
- H. durée prévue de l'escale,
- I. opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres),
- J. inspections et visites obligatoires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination.

C. PROCEDURES RELATIVES A L'INSPECTION RENFORCEE DE CERTAINES CATEGORIES DE NAVIRES

(visées à l'article 6, paragraphe 5 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité)

Sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée doit porter au moins 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, par exemple 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. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont 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 de la mention du produit transporté 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.

3. VRAQUIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont 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 ou corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales,
- accès aux cales,
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'Etat du pavillon ou la société de classification:
 - 1) rapports sur les visites concernant les structures,
 - 2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
 - 3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
 - 4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

4. PETROLIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont 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
- citernes à ballast: au moins l'une des citernes à ballast se trouvant dans la zone de cargaison est examinée tout d'abord à partir de l'accès à la citerne par le trou d'homme/le pont puis à l'intérieur si l'inspecteur établit qu'il existe des motifs évidents qui justifient la poursuite de l'inspection
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'Etat du pavillon ou la société de classification:
 - 1) rapports sur les visites concernant les structures,
 - 2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
 - 3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
 - 4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

5. NAVIRES A PASSAGERS NON VISES PAR LA DIRECTIVE 1999/35/CE

Outre les points énumérés à la section C, 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 n'entravent pas le fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.

ANNEXE VI

CRITERES POUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES

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

Introduction

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

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 8 paragraphe 3).

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

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

1. Critères principaux

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

Séquence

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

Critère

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

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

2. Application des critères principaux

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

- 1) le navire dispose des documents pertinents et valides;
- 2) le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes:
- 3) effectuer sans danger son prochain voyage;
- 4) assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage;
- 5) assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;
- 6) assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;
- 7) lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- 8) quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- 9) prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage;
- 10) maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- 11) maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- 12) communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire au cours du prochain voyage;
- 13) assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage;
- 14) fournir le plus d'informations possibles en cas d'accident.

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.

Toutefois, dans le domaine relevant de la convention STCW 78, les anomalies énumérées au point 3.8 ci-après sont, en vertu de cette convention, les seuls motifs d'immobilisation.

3.1. Généralités

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

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

- 1) Fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques
- 2) Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales
- 3) Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs
- 4) Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire
- 5) Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage des individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau
- 6) Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à leur utilisation prévue, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide
- 7) Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers
- 8) Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores
- 9) Absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité
- 10) Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle V/12 (o) de la convention Solas
- 11) Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait que les cartes électroniques peuvent remplacer les cartes
- 12) Absence de ventilation d'extraction anti-déflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (règle SOLAS II-2/59.3.1).
- 13) Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à la partie 5.5 de l'annexe I du mémorandum d'entente.
- 14) L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
- 15) Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.
- 16) Absence ou défaut de fonctionnement d'un VDR lorsque son utilisation est obligatoire.

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

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

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

- 1) Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison (18.1)
- 2) Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service (3.2.6)
- 3) Cloison non étanche au gaz (3.3.2)
- 4) Sas à air défectueux (3.6)
- 5) Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses (5.6)

- 6) Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses (8.2)
- 7) Installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.4)
- 8) Ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas (12.1)
- 9) Alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas (13.4.1)
- 10) Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux (13.6)
- 11) Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable (17/19).

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

- 1) Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives
- 2) Stabilité notoirement insuffisante
- 3) Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire
- 4) Absence ou détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des 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.
- 5) Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol.

3.7. Domaines relevant de la convention Marpol, annexe II

(les références sont indiquées entre parenthèses)

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

3.8. Domaines relevant de la convention STCW

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

3.9. Domaines relevant des conventions de l'OIT

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

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

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

ANNEXE VII

CRITERES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS

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

1. L'inspecteur doit être autorisé par le commissaire aux affaires maritimes à procéder au contrôle par l'Etat du port.
2. Soit:
 - l'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon liées aux inspections et à la certification conformément aux conventions et
 - être titulaire:
 - a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1 600 TB ou plus (règle II/2 STCW) ou
 - b) d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 KW (règle III/2 STCW) ou
 - c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions.

Les inspecteurs titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines», selon le cas,
- soit:
 - l'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente et
 - avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école et
 - avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon chargé d'inspections et de certifications conformément aux conventions.
3. L'inspecteur doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
4. L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'Etat du port.
5. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'autorité compétente d'un Etat membre dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port à la date d'adoption du présent règlement.

ANNEXE VIII

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

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

- I. Les informations publiées conformément à l'article 13, paragraphe 1, comprennent les éléments suivants:
 - le nom du navire,
 - le numéro OMI,
 - le type du navire,
 - la jauge brute,
 - l'année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,
 - le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
 - pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et le type d'affrètement,
 - l'Etat du pavillon,
 - la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
 - la société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés,

- le port et la date de la dernière inspection renforcée et, le cas échéant, l'indication qu'une immobilisation a été prononcée,
 - le port et la date de la dernière visite spéciale, et le nom de l'organisme qui a effectué la visite,
 - le nombre des immobilisations au cours des 24 derniers mois,
 - le pays et le port d'immobilisation,
 - la date de levée de l'immobilisation,
 - la durée de l'immobilisation, en jours,
 - le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,
 - la description des mesures de suivi de l'immobilisation prises par l'autorité compétente et, le cas échéant, par la société de classification,
 - si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,
 - l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
 - la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche, ou qui a fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté.
- II. Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 13, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:
- le nom du navire,
 - le numéro OMI,
 - le type de navire,
 - la jauge brute,
 - l'année de construction,
 - le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
 - pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrètement responsable du choix du navire et le type d'affrètement,
 - l'Etat du pavillon,
 - la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
 - la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
 - le pays, le port et la date d'inspection,
 - le nombre et la nature des anomalies, par catégorie d'anomalie.

ANNEXE IX

Rapport d'inspection établi en application de l'article 7

Le rapport d'inspection comprend au moins les éléments suivants:

I. Informations générales

1. Autorité compétente ayant rédigé le rapport
2. Date et lieu de l'inspection
3. Nom du navire inspecté
4. Pavillon
5. Type de navire
6. Numéro OMI
7. Indicatif d'appel
8. Jauge brute
9. Port en lourd (le cas échéant)
10. Année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire
11. La société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
12. La société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon

13. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant du navire
14. Nom et adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et type d'affrètement pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac
15. Date finale de rédaction du rapport d'inspection
16. Mention indiquant que des informations détaillées concernant une inspection ou une immobilisation peuvent faire l'objet d'une publication.

II. Informations relatives à l'inspection

1. Certificats délivrés en application des conventions internationales pertinentes, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) pertinent(s), avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration
2. Parties ou éléments du navire ayant fait l'objet d'une inspection (dans le cas d'inspection détaillée ou renforcée)
3. Type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée)
4. Nature des anomalies
5. Mesures prises.

III. Informations supplémentaires en cas d'immobilisation

1. Date de la décision d'immobilisation
2. Date de la levée de l'immobilisation
3. Nature des anomalies ayant justifié la décision d'immobilisation (références aux conventions pertinentes, le cas échéant)
4. Renseignements sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle
5. Indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation
6. Mesures prises.

ANNEXE X

Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre

1. Chaque année, le commissaire aux affaires maritimes fournit à la Commission les données suivantes, concernant l'année écoulée, pour le 1^{er} avril au plus tard:
 - 1.1. Nombre d'inspecteurs travaillant pour leur compte dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port.
Les informations doivent être transmises à la Commission en suivant le modèle de tableau repris ci-dessous:

Port/Zone	Nombre d'inspecteurs à temps plein	Nombre d'inspecteurs à temps partiel ⁽¹⁾	Conversion en temps plein
Port de . . .			
Port de . . .			
Total			

⁽¹⁾ Lorsque les inspections effectuées par les inspecteurs dans le cadre du contrôle par l'Etat du port ne constituent qu'une partie de la charge de travail des inspecteurs, le nombre total d'inspecteurs doit être ramené à un nombre d'inspecteurs exerçant des fonctions à temps plein.

Ces informations sont fournies au plan national et pour chacun des ports nationaux. Aux fins de la présente annexe, il y a lieu d'entendre par port un port individuel, ainsi que la zone géographique couverte par un inspecteur, ou une équipe d'inspecteurs, comprenant le cas échéant plusieurs ports individuels. Le même inspecteur peut être amené à intervenir dans plus d'un port ou d'une zone géographique.

1.2. Nombre total de navires distincts entrés dans leurs ports au niveau national.

2. Le commissaire aux affaires maritimes doit:
 - a) soit fournir à la Commission tous les six mois la liste des mouvements de navires distincts, autres que ceux assurant des services de ferry réguliers, entrés dans leurs ports, comportant le numéro OMI des navires et leur date d'arrivée;
 - b) soit fournir au système Sirenac les numéros OMI et la date d'arrivée des navires, autres que ceux assurant des services de ferry réguliers, qui sont entrés chaque jour dans leurs ports.

Le commissaire aux affaires maritimes doit fournir à la Commission la liste des services de ferry réguliers visés aux points a) et b), au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement et, par la suite, à chaque fois que des modifications interviennent dans ces services.

ANNEXE XI

A. CATEGORIES DE NAVIRES FAISANT L'OBJET D'UN REFUS D'ACCES DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTE

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

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques
2. Vraquiers
3. Pétroliers
4. Navires à passagers.

B. PROCEDURES RELATIVES AU REFUS D'ACCES DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTE

(en vertu de l'article 6 *ter* paragraphe 2 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 précité)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 6 *ter* sont réunies, l'autorité compétente du port dans lequel le navire est immobilisé pour la deuxième ou la troisième fois selon le cas, informe par écrit le capitaine et le propriétaire ou l'exploitant du navire de la mesure de refus d'accès prononcée à l'encontre du navire.

L'autorité compétente doit informer également l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, la Commission, le Centre administratif des affaires maritimes et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.

La mesure de refus d'accès prend effet dès que le navire a été autorisé à quitter le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

2. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle à l'autorité compétente de l'Etat membre qui a arrêté ladite mesure. Cette demande est accompagnée d'une attestation de l'administration de l'Etat du pavillon certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions internationales. La demande de levée du refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'une attestation de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société.

3. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'à la suite d'une nouvelle inspection du navire, dans un port convenu, par les inspecteurs de l'autorité compétente de l'Etat membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès et que si la preuve est apportée, à la satisfaction de cet Etat membre, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions internationales.

Si le port convenu est situé dans la Communauté, l'autorité compétente de l'Etat membre du port de destination peut, avec l'accord de l'autorité compétente de l'Etat membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à rejoindre le port en question, dans le seul but de vérifier que le navire satisfait aux conditions visées au point 2. La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments pertinents figurant à l'annexe V, section C. Tous les coûts de cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

4. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'Etat membre conformément au point 2, la mesure de refus d'accès est levée. Le propriétaire ou l'exploitant du navire en sont informés par écrit.

L'autorité compétente doit également informer de sa décision, par écrit, l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, la Commission, le Centre administratif des affaires maritimes et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.

5. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports de la Communauté a été refusé doivent être rendues disponibles dans le système Sirenac et publiées conformément aux dispositions de l'article 15 et de l'annexe VIII.

ANNEXE XII

Exigences internationales et communautaires concernant les dispositifs d'enregistrement des données du Voyage

Les navires entrant dans les catégories suivantes qui font escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes établies par la résolution A.861(20) de l'OMI et aux normes-tests établies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI):

- les navires à passagers construits à partir du 1^{er} juillet 2002,
- les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard à la date de la première visite effectuée à partir du 1^{er} juillet 2002,
- les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard le 1^{er} janvier 2004,
- les navires autres que les navires à passagers jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus, et construits à partir du 1^{er} juillet 2002.

Les navires entrant dans les catégories suivantes et construits avant le 1^{er} juillet 2002 qui font escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes de l'OMI applicables en la matière:

- les navires de charge jaugeant 20 000 tonnes brutes et plus, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1^{er} janvier 2007,
- les navires de charge jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus mais moins de 20 000 tonnes brutes, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1^{er} janvier 2008.

ANNEXE XIII

Mémorandum d'Entente de Paris sur le Contrôle des navires par l'Etat de Port

Règlement grand-ducal du 4 décembre 2003 portant modification du règlement grand-ducal du 25 septembre 1998 fixant le montant et les modalités de paiement des redevances pour l'établissement et l'exploitation de réseaux et/ou de services de télécommunications.

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

Vu la loi modifiée du 21 mars 1997 sur les télécommunications;

L'avis de la Chambre de Commerce ayant été demandé;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre délégué aux Communications et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'annexe numéro 9 du règlement grand-ducal du 25 septembre 1998 fixant le montant et les modalités de paiement des redevances pour l'établissement et l'exploitation de réseaux et/ou de services de télécommunications, est modifiée comme suit:

ANNEXE 9

Service mobile aéronautique et maritime

	Redevance		Calendrier de paiement
	Unique	Annuelle	
Autorisation pour l'utilisation de fréquences à des fins de communications aéronautiques par un aéronef		49,58 EUR par aéronef	dans le mois qui suit l'invitation de payer
Modification d'autorisation pour l'utilisation de fréquences à des fins de communications aéronautiques	20 EUR par modification		
Autorisation pour l'utilisation de fréquences à des fins de communications maritimes et sur des voies d'eaux intérieures		49,58 EUR par équipement radioélectrique	dans le mois qui suit l'invitation de payer
Modification d'autorisation pour l'utilisation de fréquences à des fins de communications maritimes et sur des voies d'eaux intérieures	20 EUR par modification		
Certificat d'opérateur d'équipements radioélectriques à des fins de communications maritimes et sur des voies d'eaux intérieures	Maximum de 120 EUR par certificat d'opérateur		

Art. 2. Notre Ministre délégué aux Communications est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre délégué aux Communications,

François Biltgen

Palais de Luxembourg, le 4 décembre 2003.

Henri

Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, faite à New York, le 10 juin 1958. – Réserve de la Jamaïque.

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 25 septembre 2002 la Jamaïque a fait la réserve suivante, avec effet au 16 octobre 2003:

«Conformément au paragraphe 3 de l'article premier de la Convention, le Gouvernement jamaïcain appliquera, sur la base de la réciprocité, la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères à la reconnaissance et à l'exécution des seules sentences rendues sur le territoire d'un autre Etat contractant.

Le Gouvernement jamaïcain déclare en outre que, conformément au paragraphe 3 de l'article premier de la Convention, la Convention ne sera appliquée qu'aux différends issus de rapports de droit, contractuels ou non contractuels, qui sont considérés comme commerciaux par la législation de la Jamaïque.»

Protocole relatif à l'Arrangement de Madrid concernant l'enregistrement international des marques, adopté à Madrid, le 27 juin 1989. – Déclarations de l'Ukraine et de la République de Moldova.

Il résulte de différentes notifications du Directeur Général de l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle qu'aux dates respectives des 28 août et 26 septembre 2003 l'Ukraine et la République du Moldova ont fait les déclarations suivantes:

Ukraine

- la déclaration que, conformément à l'article 8.7)a) du Protocole de Madrid (1989), l'Ukraine veut recevoir une taxe individuelle, à l'égard de chaque enregistrement international dans lequel elle est mentionnée selon l'article 3ter dudit Protocole, ainsi qu'à l'égard du renouvellement d'un tel enregistrement international, au lieu d'une part du revenu provenant des émoluments supplémentaires et des compléments d'émoluments.

Cette déclaration a pris effet le 28 novembre 2003.

Moldova

- la déclaration que, conformément à l'article 8.7)a) du Protocole de Madrid (1989), la République de Moldova veut recevoir une taxe individuelle, à l'égard de chaque enregistrement international dans lequel elle est mentionnée selon l'article 3ter dudit Protocole, ainsi qu'à l'égard du renouvellement d'un tel enregistrement international, au lieu d'une part du revenu provenant des émoluments supplémentaires et des compléments d'émoluments.

Cette déclaration prendra effet le 26 décembre 2003.

Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, faite à Paris, le 13 janvier 1993. – Acceptation du Sao Tomé-et-Principe.

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 9 septembre 2003 Sao Tomé-et-Principe a accepté la Convention désignée ci-dessus, qui est entrée en vigueur à l'égard de cet Etat le 9 octobre 2003.

Statut de Rome de la Cour Pénale Internationale, fait à Rome, le 17 juillet 1998. – Ratification de la Guinée.

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 14 juillet 2003 la Guinée a ratifié l'Acte désigné ci-dessus, qui est entré en vigueur à l'égard de cet Etat le 1^{er} octobre 2003.