

Règlement grand-ducal du 16 mai 2019 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers et abrogeant le règlement grand-ducal modifié 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 modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Notre Conseil d'État entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. - Définitions

Aux fins du présent règlement et des annexes de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, ci-après « directive 2009/45/CE », on entend par :

- (1) « conventions internationales » :
 - 1° la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ci-après « convention SOLAS de 1974 » ; et
 - 2° la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ;
- (2) « 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, ou le « recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008 », contenu dans la résolution MSC.267(85) de l'OMI du 4 décembre 2008, dans leur version actualisée ;
- (3) « recueil HSC » : le « recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse » contenu dans la résolution MSC 36(63) de l'OMI du 20 mai 1994 ou le « recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000 », ci-après « recueil HSC 2000 » contenu dans la résolution MSC 97(73) de décembre 2000, dans leur version actualisée ;
- (4) « 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 ;
- (5) « navire à passagers » : tout navire qui transporte plus de douze passagers ;
- (6) « navire roulier à passagers » : un navire transportant plus de douze passagers, doté d'espaces rouliers à cargaison ou d'espaces de catégorie spéciale, tels que définis par la règle II-2/A/2 figurant à l'annexe I de la directive 2009/45/CE précitée ;
- (7) « engin à passagers à grande vitesse » : tout engin à grande vitesse tel que défini dans la règle X/1 de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, qui transporte plus de douze passagers à l'exception des navires à passagers de classe B, C ou D, qui effectuent des voyages nationaux dans des zones maritimes lorsque :
 - 1°) leur déplacement correspondant à la ligne de flottaison est de moins de 500 mètres cubes, et
 - 2°) leur vitesse maximale, telle que définie dans la règle 1.4.30 du recueil HSC 1994 et dans la règle 1.4.38 du recueil HSC 2000, est inférieure à 20 nœuds ;

- (8) « 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 :
- i) la construction identifiable à un navire particulier commence et
 - ii) 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 ;
- (9) « navire existant » : tout navire qui n'est pas un navire neuf ;
- (10) « âge » : l'âge du navire, exprimé en nombre d'années écoulées depuis la date de sa livraison ;
- (11) « 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 ;
- (12) « longueur du navire » : sauf disposition expresse contraire, la longueur égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 % du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave 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 ;
- (13) « hauteur d'étrave » : la hauteur d'étrave définie à la règle 39 de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ;
- (14) « 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 ;
- (15) « voyage international » : tout voyage par mer d'un port d'un État membre de l'Union européenne vers un port situé hors de cet État membre, ou inversement ;
- (16) « voyage national » : tout voyage effectué dans des zones maritimes entre un port d'un État membre et le même port ou un autre port de cet État membre ;
- (17) « zone maritime » : toute zone maritime ou route maritime délimitée 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, telle que modifiée ;
- (18) « zone portuaire » : toute zone qui n'est pas une zone maritime établie en application de l'article 3, définie par l'État membre ayant juridiction sur ladite zone, 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 ;
- (19) « administration de l'État du pavillon » : les autorités compétentes de l'État 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 ;
- (20) « État du port » : l'État membre au départ ou à destination du port ou des ports duquel ou desquels un navire ou un engin battant un autre pavillon que celui dudit État membre effectue des voyages nationaux ;
- (21) « organisme agréé » : un organisme agréé en vertu du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ;
- (22) « un mille » : 1 852 mètres ;
- (23) « hauteur de vague significative » : la moyenne des hauteurs du tiers supérieur des hauteurs de vague observées au cours d'une période donnée ;
- (24) « personne à mobilité réduite » : une personne ayant des difficultés particulières pour utiliser les transports publics, y compris les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant

- de handicaps sensoriels et les personnes en fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnées d'enfants en bas âge ;
- (25) « voilier » : un navire propulsé au moyen de voiles, même s'il est doté d'une propulsion mécanique à des fins auxiliaires et d'urgence ;
- (26) « matériau équivalent » : l'alliage d'aluminium ou tout autre matériau incombustible qui possède, en soi ou après isolation, des propriétés équivalentes à celles de l'acier du point de vue de la résistance mécanique et de l'intégrité, à l'issue de l'essai au feu standard ;
- (27) « essai au feu standard » : un essai au cours duquel des échantillons de cloisons ou de ponts sont soumis, dans un four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps, conformément à la méthode d'essai spécifiée dans le recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010, contenu dans la résolution MSC.307(88) de l'OMI du 3 décembre 2010, dans sa version actualisée ;
- (28) « bateau traditionnel » : tout type de navire à passagers historique conçu avant 1965, ainsi que les répliques de ces navires, construit essentiellement en matériaux d'origine, y compris les navires conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique ;
- (29) « bateau de plaisance ou engin de plaisance » : un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion ;
- (30) « annexe » : un bateau transporté par un navire et utilisé pour transférer plus de douze passagers d'un navire à passagers en position stationnaire vers le rivage et retour ;
- (31) « navire de maintenance en mer » : un navire utilisé pour transporter et accueillir des travailleurs qui n'effectuent pas à bord des travaux indispensables pour les besoins du navire ;
- (32) « engin de maintenance en mer » : un engin utilisé pour transporter et accueillir des travailleurs qui n'effectuent pas à bord des travaux indispensables pour les besoins de l'engin ;
- (33) « réparations, transformations et modifications d'importance majeure » : l'un des changements suivants :
- 1° tout changement modifiant de façon notable les dimensions d'un navire, tel que l'allongement par adjonction d'une nouvelle coque centrale,
 - 2° tout changement modifiant de façon notable la capacité en passagers admise par le navire, tel que la conversion du pont à véhicules en logement pour les passagers,
 - 3° tout changement augmentant de façon notable la durée de service d'un navire, tel que le renouvellement des logements pour passagers sur tout un pont,
 - 4° toute transformation de tout type de navire en navire à passagers ;
- (34) « OMI » : Organisation maritime internationale.

Art. 2. - Champ d'application

(1) Le présent règlement s'applique aux navires et engins battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux suivants :

- 1° les navires à passagers neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ;
- 2° les engins à passagers à grande vitesse.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas :

1° aux navires à passagers battant pavillon luxembourgeois qui :

- (a) sont des navires de guerre ou destinés aux transports de troupes ;
- (b) sont des voiliers ;
- (c) sont des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ;
- (d) 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 grande vitesse, résolution MSC 36(63) ou MSC 97(73), ou les engins à portance dynamique, résolution A.373(X) ;
- (e) sont des navires en bois de construction primitive ;
- (f) sont des bateaux traditionnels ;
- (g) sont des bateaux de plaisance ;
- (h) naviguent exclusivement dans des zones portuaires ;
- (i) sont des navires de maintenance en mer ; ou

- (j) sont des annexes ;
- 2° aux engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois qui :
 - (a) sont des engins de guerre ou destinés aux transports de troupes ;
 - (b) sont des engins de plaisance ;
 - (c) naviguent exclusivement dans des zones portuaires ; ou
 - (d) sont des navires de maintenance en mer.

Art. 3. - Catégories de zones maritimes et classe des navires à passagers

(1) Les zones maritimes sont réparties en différentes catégories, à savoir :

« zone A » : une zone maritime en dehors des zones B, C et D.

« zone B » : une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 20 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne, mais qui est en dehors des zones C et D.

« zone C » : une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 5 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne, mais en dehors de la zone D.

En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.

« zone D » : une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 3 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne.

En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 1,5 mètre est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.

(2) Les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils peuvent opérer, à savoir :

« classe A » : un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans les zones A, B, C et D.

« classe B » : un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans les zones B, C et D.

« classe C » : un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans les zones C et D.

« classe D » : un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans la zone D.

(3) Pour les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois, les catégories définies au chapitre 1^{er}, points 1.4.10 et 1.4.11, du recueil HSC 1994, ou au chapitre 1, points 1.4.12 et 1.4.13 du recueil HSC 2000 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) Les équipements marins qui sont conformes aux exigences de la loi modifiée du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins sont considérés comme étant conformes aux exigences du présent règlement.

Art. 5. - Prescriptions de sécurité

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

1° 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 7, alinéa 2, du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 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 et portant 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE ; 2. abrogation 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 ;

2° 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 ;

3° les dispositions relatives à l'équipement de navigation du navire figurant aux règles 17, 18, 19, 20 et 21 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, sont applicables.

L'équipement de navigation du navire visé à l'annexe 1 de la directive 2009/45/CE précitée et satisfaisant aux dispositions de cette dernière est considéré comme conforme aux prescriptions en matière d'approbation de type figurant à la règle 18.1 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974.

(2) En ce qui concerne les navires à passagers neufs :

1° prescriptions générales :

a) 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 l'annexe I de la directive 2009/45/CE précitée. Pour les règles dont la convention 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 précitée ;

b) les navires à passagers neufs des classes B, C et D satisfont aux exigences spécifiques pertinentes du présent règlement et de l'annexe I de la directive 2009/45/CE précitée ;

2° prescriptions en matière de lignes de charge :

a) 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 ;

b) nonobstant le point 1), 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 ;

c) 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 :

1° 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, ainsi qu'aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement et de l'annexe I de la directive 2009/45/CE précitée. Pour les règles dont la convention 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 précitée ;

2° les navires à passagers existants de la classe B satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement et de l'annexe I de la directive 2009/45/CE précitée ;

3° les navires à passagers existants des classes C et D satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement ainsi que, pour les domaines non visés par ces prescriptions, aux règles nationales ; ces règles garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui résultant 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 État du port, le commissaire aux affaires maritimes doit obtenir l'accord de l'État du port sur ces règles ;

4° lorsque le commissaire aux affaires maritimes estime que les règles imposées par l'administration de l'État du port conformément au point c) ne sont pas raisonnables, il le notifie immédiatement à la Commission.

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

1° 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 des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, sauf :

- (a) si leur quille était montée ou que leur construction avait atteint un stade similaire au plus tard en juin 1998,
 - (b) que leur livraison et leur mise en exploitation sont intervenues au plus tard en décembre 1998 et
 - (c) s'ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique, ci-après « recueil DSC » contenu dans la résolution A.373(10) de l'OMI, dans sa version actualisée ;
- 2° les engins à passagers à grande vitesse construits avant le 1^{er} janvier 1996 et satisfaisant aux prescriptions énoncées dans le recueil HSC 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 HSC ne peuvent pas effectuer de voyages nationaux sauf s'ils effectuaient déjà, à la date du 4 juin 1998, des voyages nationaux dans un État membre de l'Union européenne ; dans ce cas, ils peuvent être autorisés à poursuivre leurs opérations nationales dans cet État membre. Ces engins sont conformes aux prescriptions du recueil DSC tel que modifié ;
- 3° 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 7, alinéa 2, du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 précité.
- (5) En ce qui concerne les navires neufs et existants, les réparations, transformations et modifications d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux prescriptions pour les navires neufs énoncées au paragraphe 2, point a) ; les transformations apportées à un navire qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'importance majeure.
- (6) Les navires construits dans un matériau équivalent avant le 20 décembre 2017 respectent les exigences du présent règlement au plus tard le 22 décembre 2025.

Art. 6. - Prescriptions de stabilité et retrait progressif des navires rouliers à passagers

Les navires rouliers à passagers de la classe C dont la quille a été posée le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date, ou qui se trouvaient alors à un stade de construction équivalent, et tous les navires rouliers à passagers des classes A et B se conforment aux articles 6, 8 et 9 de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers telle que transposée par le règlement grand-ducal modifié du 16 février 2005 transposant la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers.

Art. 7. - Prescriptions de sécurité pour les personnes à mobilité réduite

Les mesures appropriées sont prises, fondées, autant que possible, sur les lignes directrices de l'annexe III de la directive 2009/45/CE précitée, afin de garantir aux personnes à mobilité réduite un accès sûr à tous les navires à passagers neufs des classes A, B, C et D et à tous les engins à passagers à grande vitesse neufs servant aux transports publics et dont la quille est posée le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date ou qui se trouvent alors à un stade de construction équivalent.

Art. 8. - Visites

(1) Chaque navire à passagers 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 modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois :

- 1° une visite initiale avant la mise en service du navire ;
- 2° une visite périodique tous les douze mois ; et
- 3° des visites supplémentaires selon les besoins.

(2) 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 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 précitée.

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 précitée.

(3) 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.997(25) de l'OMI, telle que modifiée, sur les « directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, 2007 », ou des procédures permettant d'atteindre le même objectif, sont suivies.

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

Art. 9. - Certificats

(1) Tous les navires à passagers neufs ou existants satisfaisant aux exigences du présent règlement sont 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 de la directive 2009/45/CE précitée. Ce certificat est délivré au nom du Grand-Duché de Luxembourg après la visite initiale visée à l'article 8, paragraphe 1^{er}, 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 8, paragraphe 1^{er}, point b).

(3) Pour les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et satisfaisant aux exigences du recueil HSC, 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 HSC.

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 État du port, le commissaire aux affaires maritimes s'entend avec l'autorité compétente de l'État du port sur les conditions d'exploitation de l'engin considéré dans cet État. Le permis d'exploitation mentionne toutes ces conditions.

Art. 10. - Annexes

Les modifications aux annexes de la directive 2009/45/CE précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre ayant les Affaires maritimes dans ses attributions publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Art. 11. - Disposition abrogatoire

Le règlement grand-ducal modifié 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 est abrogé.

Art. 12. - Formule exécutoire

Notre Ministre ayant l'économie dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre de l'Économie,
Étienne Schneider

Palais de Luxembourg, le 16 mai 2019.
Henri

Dir. (UE) 2017/2108.

