

REGISTRE MARITIME

1. <i>L. 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et règl. d'exécution</i>	3
2. <i>L. 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.....</i>	31
3. <i>L. 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.....</i>	35
4. <i>Renvois</i>	43

1.

9 novembre 1990. – Loi ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Mém. 1990, 807

mod. L. 14 avril 1992, Mém. 1992, 885; L. 17 juin 1994, Mém. 1994, 1156; L. 22 décembre 2006, Mém. 2006, 4315

TITRE INTRODUCTIF

- Chapitre 1er – *Principes généraux applicables du registre* (Art. 1er)
- Chapitre 2. – *Mission du Commissariat aux affaires maritimes* (Art. 2)
- Chapitre 3. – *Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes* (Art. 3)

TITRE 1. – L'immatriculation des navires et les hypothèques

- Chapitre 1er. – *De l'immatriculation et du navire* (Art. 4 à 22)
 - Section I. – Dispositions relatives à l'immatriculation
 - Section II. – Dispositions relatives au navire
- Chapitre 2. – *Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque. – Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques – Rétributions* (Art. 23 et 24)
- Chapitre 3. – *De la publicité des droits réels concédés sur des navires* (Art. 25 à 35)
- Chapitre 4. – *Des privilèges et hypothèques maritimes* (Art. 36 à 59)
 - Section I. – Des privilèges maritimes (Art. 40 et 41)
 - Section II. – De l'hypothèque maritime (Art. 42-53)
 - Section III. – De l'extinction des privilèges et hypothèques (Art. 54-59)

TITRE 2. – Les conditions de sécurité (Art. 60 à 71)

TITRE 3. – Droit du travail applicable aux gens de mer

- Chapitre 1er. – *Le contrat de travail maritime* (Art. 72 à 85)
- Chapitre 2. – *Droits et obligations du marin* (Art. 86 à 91)
- Chapitre 3. – *Les conditions de travail et de rémunération* (Art. 92 à 96)
- Chapitre 4. – *Conventions collectives de travail* (Art. 97)
- Chapitre 5. – *Rapatriement* (Art. 98 à 100)
- Chapitre 6. – *Maladies et blessures des marins* (Art. 101)
- Chapitre 7. – *Dispositions spéciales applicables au capitaine* (Art. 102)
- Chapitre 8. – *Litiges entre l'armateur et le marin* (Art. 103)
- Chapitre 9. – *Dispositions dérogatoires* (Art. 104)

TITRE 4. – La protection sociale des gens de mer (Art. 105 à 106)

TITRE 5. – Dispositions fiscales et financières (Art. 107 à 110)

TITRE 6. – Du commerce maritime

- Chapitre 1er. – *De l'abordage* (Art. 111 à 114)
- Chapitre 2. – *De l'assistance en mer* (Art. 115)
- Chapitre 3. – *Du transport sous connaissance* (Art. 116 à 118)
- Chapitre 4. – *Des avaries communes* (Art. 119)
- Chapitre 5. – *Dispositions abrogatoires* (Art. 120)

TITRE 7. – Dispositions pénales et disciplinaires (Art. 121 à 126)

TITRE 8. – Dispositions budgétaires (Art. 127)

TITRE 9. – Entrée en vigueur (Art. 128)

TITRE 10. – De l'agrément des entreprises maritimes (Art. 129 à 140)

TITRE INTRODUCTIF

Les conventions figurant à l'annexe 1 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime se rapportent au présent titre introductif.

- Convention portant création de l'organisation maritime internationale, 6 mars 1948, telle que modifiée.
- Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'elle a été modifiée.

Chapitre 1er. – *Principes généraux applicables au registre*

Art. 1er. Il est créé un registre public maritime des navires battant pavillon luxembourgeois, nommé ci-après «registre».

Ce registre est placé sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les affaires maritimes, nommé ci-après le ministre.

Les navires immatriculés au registre sont tenus d'arborer le pavillon luxembourgeois qui comme le pavillon de la batellerie et de l'aviation défini à l'article 4 de la loi du 23 juin 1972 sur les emblèmes nationaux, se compose d'une laize de tissus aux proportions de 7 à 5 comportant un burelé d'argent et d'azur de dix pièces au lion rampant de gueules, orienté vers la hampe, couronné, armé et lampassé d'or, la queue fourchue et passée en sautoir. La description du revers correspond à celle de l'avvers.

Le certificat d'immatriculation atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la présente loi et des règlements pris en exécution de celle-ci. Tout navire doit afficher sur sa coque son nom et le port d'attache «Luxembourg».

Le ministre peut, pour des raisons exceptionnelles, autoriser un bâtiment à avoir un autre port d'attache que Luxembourg.

Il est interdit de battre pavillon luxembourgeois sans être en possession du certificat d'immatriculation. Le certificat d'immatriculation doit pouvoir être produit à toute réquisition des agents chargés du contrôle. Pendant tout le temps où le navire est immatriculé au registre public maritime luxembourgeois, il est soumis aux lois et juridictions du Grand-Duché de Luxembourg.

Chapitre 2. – *Mission du Commissariat aux affaires maritimes*

2. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire aux affaires maritimes et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire aux affaires maritimes est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en Conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aux affaires maritimes aura pour missions:

- d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires;
- de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction;
- de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations;
- d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent;
- de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de la Communauté économique européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre;
- d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs;
- (L. 14 avril 1992) de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

Le commissaire aux affaires maritimes pourra refuser d'immatriculer ou radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

Chapitre 3. – *Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes*

3. Des fonctionnaires des carrières moyenne et inférieure de l'administration peuvent être recrutés parmi les fonctionnaires de l'administration gouvernementale et des autres administrations publiques pour être adjoints au commissariat suivant les besoins du service et dans la limite des crédits budgétaires.

Le nombre des fonctionnaires de chaque carrière à détacher au commissariat est arrêté par le Gouvernement en Conseil.

Au moment de leur adjonction au commissariat, les fonctionnaires visés au présent article sont placés hors cadre par dépassement des effectifs prévus par leur cadre d'origine dans la mesure où leur adjonction au commissariat ne s'accompagne pas d'un transfert correspondant d'attributions de l'administration d'origine au commissariat. Le nombre des fonctionnaires à placer hors cadre est arrêté par le Gouvernement en Conseil.

Les fonctionnaires ainsi placés hors cadre peuvent avancer de la même manière au moment où leurs collègues de rang égal ou immédiatement inférieur obtiennent une promotion dans leur administration d'origine. En cas de révocation de leur détachement, ces fonctionnaires restent, à défaut de vacance d'emploi, placés provisoirement hors cadre et sont réintégrés dans le cadre de leur administration d'origine lors de la première vacance d'emploi qui se produit dans leur grade, sans que cette réintégration puisse modifier leur rang; l'emploi hors cadre est supprimé de plein droit par l'effet de la réintégration.

Le Commissariat peut faire appel en outre à des employés et ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans la limite des crédits budgétaires.

...

TITRE 1

L'immatriculation des navires et les hypothèques

La convention se rapportant au présent titre figure à l'annexe 2 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

– Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 10 avril 1926.

(L. 17 juin 1994)

Chapitre 1er. – De l'immatriculation et du navire

Section 1. – Dispositions relatives à l'immatriculation

4. Définitions

Nationalité du navire: Un navire est luxembourgeois lorsqu'il est immatriculé au registre maritime luxembourgeois et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.

Pleine immatriculation: Un navire fait l'objet d'une pleine immatriculation lorsque les droits de propriété du navire et les droits réels le grevant sont inscrits au registre maritime luxembourgeois et que le navire est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.

Immatriculation coque nue: Un navire est immatriculé en coque nue au registre maritime luxembourgeois, lorsqu'il a obtenu l'autorisation de battre pavillon luxembourgeois sur la base d'une charte-partie d'affrètement coque nue, alors que les droits de propriété et les droits réels le grevant sont inscrits dans le registre d'un autre Etat et que la législation de cet Etat permet en pareille hypothèse l'abandon du pavillon national.

Frètement coque nue: Un navire immatriculé en pleine propriété au registre maritime luxembourgeois est frété coque nue, lorsque sur la base d'une charte-partie de frètement coque nue, il est immatriculé dans un registre étranger avec le maintien au registre maritime luxembourgeois des inscriptions relatives aux droits de propriété du navire et des autres droits réels le grevant.

Navire: Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins vingt-cinq tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Déclarant: Le déclarant est la personne physique ou morale au nom de qui le navire est inscrit.

Exploitant: Est considéré comme exploitant la personne physique ou morale qui en vertu d'un contrat conclu avec le propriétaire du navire, exploite un navire soit pour son propre compte, soit pour le compte du propriétaire.

5. Champ d'application

Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires appartenant pour plus de la moitié en propriété à des ressortissants de la Communauté européenne ou des sociétés commerciales ayant leur siège social dans un Etat membre de la Communauté européenne, les navires affrétés coque nue et les navires exploités par ces personnes, à condition que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

6. Demande d'immatriculation

En vue de l'immatriculation d'un navire au registre maritime, une demande est à adresser au ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions. La demande se fait sur une formule distincte pour chaque type d'immatriculation. Un règlement ministériel détermine la forme et le contenu de la demande.

Un exploitant peut demander la pleine d'immatriculation en son propre nom, s'il a été expressément autorisé par le propriétaire et s'il accepte d'être responsable du fait du navire et des personnes embarquées conformément au droit luxembourgeois et dans les mêmes conditions et de la manière que le serait le propriétaire du navire si l'immatriculation était faite à son nom.

La demande d'immatriculation est à introduire par le propriétaire, par l'affréteur en cas d'immatriculation coque nue, ou par l'exploitant du navire au nom de qui le navire sera immatriculé.

7. Procédure d'immatriculation

La demande d'immatriculation revêtue de l'autorisation du ministre ou de son délégué sera présentée au conservateur des hypothèques dans les trente jours à dater de l'autorisation en vue de l'immatriculation du navire.

Le Commissaire aux affaires maritimes remettra le certificat d'immatriculation au conservateur des hypothèques qui le délivrera au déclarant contre récépissé au moment de l'immatriculation.

La durée de validité du certificat ne pourra dépasser deux ans et sera mentionnée sur le registre matricule. Le conservateur des hypothèques communique sans délai un duplicata du certificat d'immatriculation au commissaire aux affaires maritimes.

Un certificat provisoire valable pendant un an au plus pourra être délivré pour un navire en construction, ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation n'auront pas pu être fournis.

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation de battre pavillon luxembourgeois.

8. Notification des modifications

Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes de l'article 6, la demande et les documents produits aux fins de l'immatriculation doit, en vue de son inscription au registre matricule, être notifié dans les trente jours de sa survenance au Commissaire aux affaires maritimes par les déclarants. En cas de décès du déclarant ou des déclarants, la susdite obligation incombe aux ayants droit, le délai de trente jours prenant toutefois cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans cet article.

La notification doit être accompagnée d'un document, dressé en double, constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme, doit être produite. La notification agréée par le Commissaire aux affaires maritimes sera présentée avec les documents au conservateur des hypothèques aux fins d'inscription au registre matricule. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique reste déposé au bureau du conservateur des hypothèques.

Toute notification d'un changement apporté au tonnage, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, doit être accompagnée du certificat d'immatriculation et du certificat de jaugeage constatant ce changement ainsi que d'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau du conservateur. Les modifications de caractéristiques sont mentionnées avec indication de la date sur le certificat d'immatriculation et sur les duplicata de ce certificat par le Commissaire aux affaires maritimes.

9. Nullité de l'immatriculation étrangère

L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé au registre maritime luxembourgeois est tenue pour nulle aussi longtemps que l'immatriculation au Luxembourg n'a pas été radiée, sans préjudice des dispositions relatives au frètement coque nue.

10. De la pleine immatriculation

1. La déclaration pour une pleine immatriculation indiquera:

- a) le nom actuel du navire et le nom proposé pour l'immatriculation du navire à Luxembourg;
- b) le numéro OMI du navire;
- c) éventuellement les données relatives à l'immatriculation précédente, respectivement une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé;
- d) les noms et adresses des personnes ayant des droits sur le navire, la nature et la quotité des droits;
- e) les noms et adresses de l'exploitant du navire et le lieu d'où l'exploitation du navire est dirigée;
- f) les noms et adresse du déclarant autorisé à immatriculer le navire.

2. La déclaration sera complétée par les documents suivants:

- a) la preuve de la nationalité des déclarants;
- b) l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit si cet acte est sous seing privé ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique restera déposée au bureau du conservateur des hypothèques;
- c) le consentement des propriétaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime luxembourgeois certifié par acte public.

Tant que l'attestation visée au paragraphe 1. c) fait défaut, l'immatriculation au registre maritime luxembourgeois portera une mention indiquant que les effets des inscriptions sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée et un certificat d'immatriculation provisoire pourra seulement être délivré.

Le règlement ministériel visé à l'article 6 pourra compléter la liste des informations de documents à fournir.

11. De l'immatriculation d'un navire affrété coque nue

1. En dehors des données à fournir pour la pleine immatriculation telles qu'énoncées à l'article précédent, la demande d'immatriculation d'un navire affrété coque nue devra indiquer les noms et adresse des affréteurs du navire.

La déclaration d'immatriculation sera complétée par les documents suivants:

- a) la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales qui ont affrété le navire;
- b) une copie certifiée conforme par un notaire de la charte-partie sous coque nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement;
- c) le consentement des créanciers hypothécaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime luxembourgeois certifié par acte public;
- d) un certificat délivré par l'Etat de pavillon étranger constatant la propriété du navire et toute charge financière qui le grève le cas échéant;
- e) le cas échéant l'autorisation des autorités étrangères pour fréter le navire coque nue, respectivement une déclaration qu'une telle autorisation n'est pas requise et que la législation de cet Etat autorise le frètement coque nue;
- f) un engagement exprès de l'affréteur que:
 - 1° le navire battra exclusivement pavillon luxembourgeois et affichera «Luxembourg» comme port d'attache aussi longtemps que le navire sera exploité sous affrètement coque nue;
 - 2° l'affréteur informera le Commissariat aux affaires maritimes et le bureau de la conservation des hypothèques lorsque l'affrètement coque nue a pris fin pour quelque raison que ce soit ou lorsqu'un Etat de pavillon tiers a accordé le droit de battre son pavillon au navire;
 - 3° la remise de tous les certificats délivrés par les autorités luxembourgeoises se fera endéans les trente jours à partir du moment où la charte-partie d'affrètement viendra à terme respectivement à partir de la radiation de l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg.

Le règlement ministériel visé à l'article 6 complétera la liste des renseignements à fournir.

2. Les dispositions de la présente loi relatives aux privilèges et hypothèques ne s'appliquent pas aux navires immatriculés en coque nue.

12. Validité du certificat d'immatriculation

Le certificat d'immatriculation d'un navire affrété coque nue sera valable pour deux années au plus sans pouvoir dépasser le terme fixé par la charte-partie d'affrètement coque nue.

Le certificat d'immatriculation mentionnera que le navire est affrété coque nue et indiquera le numéro d'immatriculation du registre matricule étranger dont émane le navire.

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation de battre pavillon luxembourgeois.

13. De l'immatriculation d'un navire frété coque nue

1. Le frètement coque nue d'un navire faisant l'objet d'une pleine immatriculation au registre maritime luxembourgeois vers un registre étranger déterminé est soumis à autorisation ministérielle.

La demande indiquera:

- a) le nom du navire;
- b) le numéro d'immatriculation du navire;
- c) les noms et adresse du déclarant;
- d) les noms et adresse de l'affréteur;
- e) les coordonnées du registre étranger où sera inscrit le navire.

2. La demande sera accompagnée des documents suivants:

- a) une copie certifiée conforme par un notaire de la charte-partie coque nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement;
- b) un extrait du registre matricule délivré par le conservateur des hypothèques maritime constatant la propriété du navire et les hypothèques inscrites;
- c) une copie certifiée conforme par un notaire du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation du navire coque nue dans un Etat de pavillon étranger;

d) un engagement formel du propriétaire;

1° de remettre au Commissaire aux affaires maritimes endéans les trente jours de l'autorisation de frètement, respectivement endéans trente jours après le commencement de ce frètement, tout certificat délivré par ou sous l'autorité du Luxembourg, ainsi qu'une copie certifiée conforme du certificat d'immatriculation délivré par l'Etat étranger;

2° d'informer le Commissariat aux affaires maritimes, qui transmettra au conservateur que la charte-partie de frètement coque nue est venue à terme, pour quelque raison que ce soit et que le propriétaire a repris le navire en charge.

e) une convention écrite entre le propriétaire et l'affrètement, stipulant expressément;

1° la renonciation à battre pavillon luxembourgeois et à afficher «Luxembourg» comme port d'attache pendant toute la durée que le navire se trouvera en frètement coque nue;

2° le maintien le plus strict de toutes les normes de sécurité technique imposées par la législation maritime luxembourgeoise, ou par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie pendant toute la durée du frètement ainsi que le maintien des standards sociaux luxembourgeois si le navire est frété avec équipage;

3° la suspension temporaire de tous les endossements pour homologation des certificats de bord, estampillés sous l'autorité du Luxembourg;

4° que s'il se produit en cours du frètement coque nue un accident majeur, résultant en la perte du navire, en de sérieux dégâts à des biens ou à l'environnement, le propriétaire et l'affrètement garantissent pleine coopération pour faciliter aux experts désignés par le Commissaire aux affaires maritimes les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires;

5° que toutes modifications ou ajouts ultérieurs à la convention initiale entre parties ainsi que tout sous-affrètement subséquent devront être notifiés au Commissariat aux affaires maritimes avec indication quant à leur incidence sur la teneur de la convention de base. Ces modifications et/ou ajouts seront également sujets au consentement par écrit de la part des créanciers privilégiés ou hypothécaires dont les intérêts sont en cause.

f) Une déclaration de principe des autorités étrangères que le navire peut être immatriculé en coque nue ainsi qu'une attestation que rien ne s'oppose à ce que les inscriptions relatives à la propriété du navire et les droits réels le grevant restent inscrits au registre maritime luxembourgeois.

Le règlement ministériel visé à l'article 6 complétera la liste des informations à fournir.

3. Pour un navire immatriculé frété coque nue, les inscriptions relatives aux droits de propriété et autres droits réels le grevant continuent d'être régis par la loi luxembourgeoise.

Sans préjudice des autres dispositions relatives à l'immatriculation au registre maritime luxembourgeois, un navire engagé dans la procédure de frètement coque nue vers un registre d'un Etat tiers pourra arborer le pavillon luxembourgeois aussi longtemps que cet Etat n'a pas concédé le droit de battre son pavillon.

14. Certificat de frètement coque nue

La demande de frètement coque nue dûment approuvée par le ministre ou son délégué sera notifiée au déclarant par lettre recommandée. Dans les trente jours de la délivrance de l'autorisation, le déclarant pourra se présenter au conservateur en vue de la délivrance d'un certificat d'immatriculation. Ce certificat portera la mention suivante:

«The within certificate grants no right to fly the Luxembourg flag while the vessel is subject to the demise charter filed on ... with the register of maritime liens.»

«Le présent certificat ne concède aucun droit de battre pavillon du Luxembourg pendant que le navire se trouve engagé par frètement coque nue, en vertu de la charte-partie déposée en date du ... auprès du conservateur des hypothèques maritimes.»

15. Evénements entraînant la perte de la nationalité

Le navire perd la nationalité:

a) en cas de démolition ou de perte par naufrage;

b) en cas de non renouvellement du certificat d'immatriculation à l'expiration de celui-ci;

c) en cas de retrait de l'autorisation ministérielle prévue à l'article 7;

d) lorsque les conditions de l'article 5 ne sont plus remplies.

16. Effets de la perte de nationalité

1. La perte de la nationalité luxembourgeoise entraîne la radiation de l'immatriculation. Toutefois, la radiation laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui ont grevé le navire en pleine immatriculation et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

2. Aucune radiation des inscriptions relatives aux droits réels d'un navire ayant fait l'objet d'une pleine immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques maritimes et tous les tiers qui y ont fait inscrire une exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur des hypothèques. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à la poste, qui peut être adressée au domicile de l'inscrit.

3. La perte de la nationalité a pour effet la perte du droit d'arborer le pavillon luxembourgeois. Cette mesure prend effet avec la notification intervenant aux termes du paragraphe 1 ou 2 de l'article 17.

17. Procédure de radiation

1. Dans les cas où le navire perd la nationalité luxembourgeoise à la suite d'un événement autre que le retrait de l'autorisation ministérielle ou le non renouvellement du certificat d'immatriculation, cet événement est, dans les trente jours à compter de la date où il s'est produit, notifié au Commissaire aux affaires maritimes, par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé.

La notification est accompagnée du document, dressée en double, constatant l'événement. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite. La notification agréée par le Commissaire aux affaires maritimes sera présentée avec les documents au conservateur des hypothèques aux fins d'inscription au registre matricule. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique, et éventuellement les duplicata restent déposés au bureau du conservateur des hypothèques contre récépissé pour annulation.

Sans préjudice des dispositions de l'article 16 paragraphe 2, le conservateur des hypothèques délivrera un certificat de radiation.

2. Dans le cas où la perte de la nationalité luxembourgeoise résulte du retrait de l'autorisation ministérielle, le ministre communique d'office au conservateur des hypothèques une copie certifiée conforme de sa décision.

3. Le certificat d'immatriculation, coupé diagonalement en deux ainsi que les certificats internationaux doivent être restitués au Commissariat aux affaires maritimes par lettre recommandée dans les trente jours de la notification prévue aux paragraphes précédents.

Section 2. – Dispositions relatives au navire

18. Nature juridique du navire

Les navires sont meubles. Néanmoins ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre.

19. Dérogations

Par dérogation à la limite de tonnage prévue à l'article 4 al. 5, les navires à passagers peuvent être immatriculés au registre public maritime à condition qu'ils soient conformes à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle qu'elle a été modifiée.

Le ministre peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 61 si le navire a fait l'objet de travaux de transformation importants, à condition que le navire soit conforme aux standards applicables aux navires neufs prévus par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie.

20. Commandement du navire

Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne ayant la nationalité d'un pays membre de la Communauté européenne et qui est titulaire d'un diplôme, reconnu au Luxembourg, d'une école de navigation. Il peut être dérogé à la condition de nationalité en vertu d'une autorisation accordée par le ministre dans des cas particuliers, notamment si les besoins du commerce ou de la navigation le justifient ou bien compte tenu de l'origine des navires sollicitant l'immatriculation au registre.

21. Qualification de l'équipage

Tous les diplômes et certificats des gens de mer reconnus dans un Etat membre de la Communauté européenne, seront également reconnus au Luxembourg à condition qu'ils répondent aux normes fixées par la Convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'application du présent article.

22. Composition de l'équipage

Un certificat d'équipage minimum annexé au certificat d'immatriculation est délivré par le Commissaire aux affaires maritimes.

Pour la détermination de l'équipage, le Commissaire aux affaires maritimes tiendra compte des caractéristiques du navire, de son état d'automatisation et de la zone de navigation, ainsi que de tous les autres faits significatifs.

Le capitaine ou son délégué mentionne les noms et adresse et rang des membres de l'équipage sur le livre de bord. Un règlement ministériel pourra préciser les mentions à y apposer.

Chapitre 2. – Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque – Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques – Rétributions

23. Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque

(L. 22 décembre 2006) Tous actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire construit ou en construction sont exempts des droits proportionnels d'enregistrement et des transcription. Il en est de même, en ce qui concerne les droits proportionnels d'enregistrement, des actes d'ouverture de crédit, s'il est établi par les dispositions de la convention qu'ils sont destinés au financement, avec constitution de garantie hypothécaire, de navires construits ou en construction.

L'inscription de l'hypothèque maritime est exempte de tout droit à l'exception toutefois du salaire du conservateur des hypothèques.

24. La législation en matière hypothécaire immobilière est applicable pour autant que la présente loi ne dispose pas autrement.

Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'application de la présente loi et notamment:

- a) l'organisation et le fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques maritimes;
- b) le mode suivant lequel les registres sont tenus;
- c) les rétributions à prélever pour l'examen de la déclaration ou de la demande, pour l'immatriculation de tous navires sous pavillon luxembourgeois, pour établir et délivrer les documents, pour conserver, prolonger ou radier l'immatriculation ou une inscription quelconque et pour en permettre la consultation ou pour fournir des informations.

Les rétributions à prélever pour l'immatriculation ou la prorogation de l'immatriculation se composent d'une taxe de base annuelle qui ne pourra être inférieure à 1.000 euros ni supérieure à 3.000 euros et d'une taxe de première immatriculation ou taxe annuelle qui ne pourra être inférieure à 0,25 euro ni supérieure à 1,25 euro par tonne.

Chapitre 3. – De la publicité des droits réels concédés sur des navires

25. Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège, sur un navire construit ou en construction, sont inscrits au bureau de la conservation des hypothèques; jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers.

26. Sont également inscrites audit bureau, les demandes tendant à faire déclarer la résolution, la révocation, l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent ou à faire constater l'existence de droits réels autres qu'un privilège sur un navire construit ou en construction et les décisions rendues sur ces demandes.

Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement, avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

27. Les actes sous seing privé enregistrés et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

28. Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé.

29. L'inscription prévue par l'article 25 est faite au registre matricule sur la présentation, au conservateur des hypothèques, de l'acte soumis à la publicité, s'il est sous seing privé et d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.

Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempt du timbre.

30. Le conservateur des hypothèques mentionne sur le registre matricule:

- a) la date de l'acte;
- b) la nature de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;
- c) les nom, prénoms, profession et domicile des parties;
- d) la nature de la convention et ses éléments principaux.

31. Le conservateur, après avoir opéré l'inscription, remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique et l'un des originaux s'il est sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro. La copie certifiée de l'acte authentique ou l'original exempt du timbre, si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau.

32. Si l'acte soumis à l'inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être accomplie sur le vu d'un télégramme, télex ou télécopie contenant les indications mentionnées à l'article 30.

Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, télex ou téléfax, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques pour être soumis à l'inscription.

33. L'inscription exigée par l'article 26 est faite au registre matricule sur la présentation au conservateur:

- a) s'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les nom, prénoms, profession et domicile des parties, les droits dont la constatation, la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action;
- b) s'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les nom, prénoms, profession et domicile des parties, le dispositif de la décision et le tribunal ou la cour qui l'a rendue.

Le conservateur remet au requérant un des extraits sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

A défaut d'immatriculation du navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation, le conservateur se borne à constater la remise desdits extraits au registre de dépôts, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise.

34. Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour à la conservation des hypothèques, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le conservateur au registre de dépôts.

35. L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles du présent chapitre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

Chapitre 4. – Des privilèges et hypothèques maritimes

36. Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance: ils priment toujours les hypothèques.

37. Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

38. Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

39. Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

Section I. – Des privilèges maritimes

40. (1) Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:

- a) Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix: les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;
- b) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;
- c) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;
- d) Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;
- e) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

(2) Les accessoires du navire et du fret visés sous (1) ci-dessus s'entendent:

- a) Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;
- b) Des indemnités dues au propriétaires pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;

- c) Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées aux capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou de fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'alinéa a) ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

41. (1) Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au paragraphe 1er de l'article 40 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux nos c) et e) sous (1) de l'article 40, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

(2) Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles de voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

(3) En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

(4) Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

(5) Les dispositions de l'article 40 ci-dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Section II. – De l'hypothèque maritime

42. Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

Les articles 2124, 2125 et 2126 du code civil sont applicables à l'hypothèque maritime.

43. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtiments spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire de construction.

L'article 2131 du code civil est applicable.

44. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

45. L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

46. L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.

En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.

L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation, ni après la faillite du débiteur.

Lorsque le navire perd sa nationalité luxembourgeoise, aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de l'immatriculation.

47. Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

Celui-ci mentionne sur le registre matricule, outre les énonciations prescrites par l'article 30:

- a) le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital;
- b) le cas échéant, la stipulation de voie parée;
- c) l'élection de domicile.

A défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives et l'inscription pourront être faites au procureur.

L'article 2152 du code civil est applicable.

48. Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

49. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

50. Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

51. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore exigible.

Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits; il ne peut les exercer que dans le cas où l'indemnité, en tout ou en partie, n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

52. Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition ou appel.

La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie certifiée sur papier libre, soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé, soit sur le dépôt d'une expédition du jugement.

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.

Si l'acte est sous seing privé, il est dressé en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre, et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription. Le conservateur y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.

La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte est authentique et a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

53. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 2159 et 2160 du code civil.

Section III. – De l'extinction des privilèges et hypothèques

54. Les privilèges et hypothèques s'éteignent:

- a) par l'extinction de l'obligation principale;
- b) par la renonciation du créancier;
- c) par la vente forcée du navire grevé;
- d) par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites ci-après.

En outre, les privilèges s'éteignent, en dehors des cas ci-dessus, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures visées au litt. e) paragraphe (1) de l'article 40 ci-dessus le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au litt. e) paragraphe (1) de l'article 40, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées à l'article 40.

Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai fixé, sans que le délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

55. Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes:

- a) que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 25;

- b) que l'aliénation soit publiée au Mémorial et à deux reprises et à huit jours d'intervalle dans la presse maritime;
- c) qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

56. Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions:

- a) un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente;
- b) l'indication de la date de l'inscription de son titre;
- c) un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

57. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

58. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entende exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résolution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

59. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

TITRE 2

Les conditions de sécurité

Les conventions figurent à l'annexe 3 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent titre.

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle que modifiée (Solas 1974) et Protocole de 1978 y relatif, tel que modifié (Solas Prot 1978) et Protocole de 1988 y relatif (Solas Prot 1988).
- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée (Colreg 1972).
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 1973) et Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, tel que modifié (Marpol Prot 1978).
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle que modifiée (LL 1966) et Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge. (LL Prot 1988).
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 1969).
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et Protocole y relatif de 1976 (CLC Prot 1976) et Protocole y relatif de 1984 (CLC Prot 1984).
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978).
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979).

- Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, 1972, telle que modifiée (LDC 1972).

60. Sans préjudice des dispositions de l'article 63, aucun navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon luxembourgeois, s'il n'est muni du certificat d'immatriculation décrit dans le titre premier de la présente loi ainsi que des certificats internationaux en cours de validité prévus par les conventions internationales en vigueur et dûment ratifiées par le Luxembourg.

Aucun navire luxembourgeois ne peut prendre la mer, ni au départ d'un port fluvial, ni dans aucun port maritime, s'il ne répond pas aux conditions de sécurité prévues dans les conventions internationales en vigueur, dûment ratifiées par le Luxembourg ou requises par la présente loi et des règlements pris en son exécution.

61. Tout navire sollicitant l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra avoir été soumis à une inspection par l'administration maritime d'un Etat membre de la CEE ou par une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire aux affaires maritimes.

Aucun navire dépassant 15 ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation sous pavillon luxembourgeois.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg, le maintien de celle-ci au moment où le navire atteint 15 ans d'âge est conditionné par le maintien intégral de la classe du navire, et ce selon les critères établis par les sociétés de classification internationales.

62. Toute personne physique ou morale devra être en possession d'une assurance de responsabilité civile (Protection and Indemnity Insurance), émise par une société d'assurance justifiant de l'expérience professionnelle requise et ayant son siège dans un des pays membres de la CEE. Cette assurance doit couvrir l'ensemble des dommages qui peuvent être causés par l'intermédiaire du navire et de sa cargaison dont l'immatriculation est sollicitée.

Tout navire transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou toute autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969.

Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité est délivré par le commissaire aux affaires maritimes. Ce certificat est conforme au modèle figurant à la convention internationale du 29 novembre 1969. Les conditions de délivrance et de validité du certificat sont, pour autant que nécessaire, précisées par règlement grand-ducal.

Le certificat doit être annexé au document de bord.

63. Sont soumis à un régime spécial qui sera déterminé par règlement grand-ducal:

- a) les navires navigant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte, en bornage d'estuaires. Mention de cette restriction à la navigation sera faite sur le certificat d'immatriculation délivré à cette catégorie de navires;
- b) les navires, autres que les bâtiments de plaisance, qui entreprennent un voyage spécial.

64. Pour autant que les conventions internationales en vigueur dûment ratifiées par le Luxembourg relatives aux conditions de sécurité des navires n'y pourvoient pas, un ou plusieurs règlements grand-ducaux déterminent les normes relatives à la sécurité des navires en fonction du service et de la navigation auxquels ils sont destinés et notamment les prescriptions relatives:

- a) à la construction et à l'état d'entretien de la coque;
- b) aux engins de sauvetage;
- c) aux agrès et appareils, aux objets d'armement, y compris les moyens contre l'incendie et les pièces de rechange;
- d) aux instruments nautiques, aux appareils de propulsion, aux appareils mécaniques et électriques, aux appareils de signalisation, à la radiotélégraphie et téléphonie;
- e) aux aptitudes physiques, aux brevets, aux licences et aux autres attestations similaires qui peuvent être exigés du capitaine et de l'équipage, ainsi qu'au nombre des membres d'équipage;
- f) au nombre des passagers par catégorie qui peuvent être transportés;
- g) à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;
- h) aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;
- i) à la stabilité, à l'arrimage et au lestage;

j) aux engins de levage.

Le commissaire aux affaires maritimes pourra, dans les cas exceptionnels, accorder des exemptions d'une ou de plusieurs de ces dispositions, en tenant compte des conventions internationales ratifiées par le Luxembourg.

65. Pour l'instruction des demandes d'immatriculation conformément à l'article 2, le commissaire aux affaires maritimes pourra accepter des certificats délivrés par des autorités maritimes étrangères ou des sociétés de classification désignées par le ministre.

En vue de la délivrance des certificats requis en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution le commissaire pourra:

- s'assurer de la coopération d'autorités maritimes ou portuaires étrangères sur la base d'accords à conclure avec ces autorités;
- mandater les sociétés de classification agréées par le ministre pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence.

66. Lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois se trouve à l'étranger dans l'impossibilité de renouveler un certificat venant à expiration, le commissaire aux affaires maritimes en sera informé sans délai et pourra indiquer la procédure à suivre pour obtenir un certificat provisoire qui peut uniquement être délivré pour terminer le voyage et n'excédera en aucun cas cinq mois.

Lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat d'immatriculation est suspendu de plein droit. Il ne peut être revalidé que par le commissaire aux affaires maritimes dans les conditions énoncées à l'article 65.

En dehors des cas prévus à l'alinéa qui précède, lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois entre dans un port après avoir subi une avarie, ou qu'il y a risque d'avarie après des incidents techniques ou autres, le voyage ne peut être poursuivi jusqu'à ce que le capitaine n'ait informé de ces faits le commissaire aux affaires maritimes ou les autorités portuaires.

Le commissaire aux affaires maritimes pourra exiger l'établissement des rapports d'expertise et la communication des extraits du journal de bord.

67. Dans l'exercice de ses attributions telles que définies à l'article 2, le commissaire aux affaires maritimes accomplira ses fonctions de contrôle en collaboration avec les autorités maritimes étrangères, conformément aux conventions internationales régissant la matière.

En cas de besoin il pourra mandater des sociétés de classification visées à l'article 65 pour l'accomplissement de certains actes suivant les modalités qu'il déterminera.

68. Dans l'exercice de ses attributions telles que définies à l'article 2, le commissaire aux affaires maritimes pourra mandater une personne physique ou morale, justifiant d'une expérience reconnue dans le domaine maritime, afin d'effectuer ponctuellement des contrôles, des inspections ou des enquêtes sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

69. Le commissaire aux affaires maritimes ou les agents dûment mandatés visés aux articles 65 et 68 ont le droit de se rendre à toute heure du jour et de la nuit à bord des navires et autres bâtiments visés par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Tout capitaine ou propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois est tenu de donner aux personnes visées à l'alinéa qui précède les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

70. 1. Le commissaire aux affaires maritimes ou les agents dûment mandatés visés à l'article 65 ont le droit de faire arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions établies par la présente loi.

Ils ont également le droit de faire arrêter tout navire ne battant pas pavillon luxembourgeois, s'il existe des présomptions graves que sa sécurité ou celle de son équipage ou de ses passagers soit compromise.

Conformément aux conventions de l'organisation maritime internationale, le commissaire aux affaires maritimes n'exerce le droit, prévu au présent paragraphe, à l'égard de navires ou de bâtiments étrangers qu'après en avoir informé le Consul du pays dont le navire ou le bâtiment bat pavillon. Il indiquera les mesures à prendre et les motifs de l'intervention. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

Le navire ou le bâtiment peut repartir aussitôt que les conditions requises ont été remplies après avis favorable d'un inspecteur d'une société de classification agréée.

Notification des décisions prises en la matière est donnée aux autorités portuaires du lieu où se trouve le navire.

2. Le commissaire aux affaires maritimes ou les agents dûment mandatés visés à l'article 65 ont le droit d'interdire le départ d'un navire battant pavillon luxembourgeois:

- a) si le navire ou le bâtiment n'est pas muni des certificats requis en cours de validité;
- b) si dans le cas prévu à l'article 67, la surveillance effectuée a révélé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises;

- c) s'il existe des présomptions que le non-observation des conditions prévues à l'article 64 compromet la sécurité de l'équipage ou des passagers. L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales et réglementaires.

71. L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au commissaire aux affaires maritimes, s'il estime que le navire ou le bâtiment n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues. Le commissaire aux affaires maritimes désignera un délégué pour entendre l'équipage avant de prendre les mesures requises par les circonstances.

TITRE 3

Droit du travail applicable aux gens de mer

Les conventions figurant à l'annexe 4 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent titre.

- La Convention No 53 concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marchande, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur les brevets de capacités des officiers, 1936.
- La Convention No 58 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime (révisée en 1936) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée Convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936.
- La Convention No 68 concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée Convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946.
- La Convention No 69 concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946.
- La Convention No 73 concernant l'examen médical des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946.
- La Convention No 74 concernant les certificats de capacité de matelot qualifié adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946.
- La Convention No 92 concernant le logement de l'équipage à bord (révisée en 1949) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 18 juin 1949, dénommée convention sur le logement des équipages (révisée), 1949.
- La Convention No 108 concernant les pièces d'identité nationale des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 13 mai 1958, dénommée Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958.
- La Convention No 146* concernant les congés payés annuels des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée Convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976.
- La Convention No 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée convention sur la marine marchande (normes minima), 1976.
- La Convention No 166 concernant le rapatriement des marins adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 septembre 1987, dénommée convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

Chapitre 1er. – Le contrat de travail maritime

72. Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire battant pavillon maritime luxembourgeois en vue ou en cours d'une expédition maritime, est un contrat de travail maritime régi par les dispositions de la présente loi.

73. Sans préjudice des règles qui régissent la libre circulation des travailleurs communautaires, le contrat de travail maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi en territoire luxembourgeois.

* Le Luxembourg a fait la déclaration suivante:

«Le salarié servant à bord d'un navire a droit à un congé payé à la charge de l'armateur calculé à raison de 3 jours par mois d'embarquement (art. 94 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois)»

74. Nul ne peut contracter un contrat de travail maritime s'il n'a atteint l'âge de 18 ans accomplis, sauf en cas de stage. Un règlement grand-ducal fixera les modalités de stage des marins.

75. Le placement du travailleur se proposant de contracter un contrat de travail maritime a lieu par embauchage direct ou par l'entremise d'une institution paritaire de placement maritime.

76. Le recrutement du marin par contrat de travail maritime est subordonné à la présentation d'un certificat médical attestant que le marin remplit les conditions d'aptitude physique pour exercer la navigation et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage.

Le certificat doit attester notamment:

- a) que l'ouïe et la vue du titulaire et, s'il s'agit d'une personne devant être employée au service du pont, sa perception des couleurs sont satisfaisantes;
- b) que le titulaire n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service à la mer ou qui le rend impropre à ce service, ou qui comporterait un risque pour la santé d'autres personnes à bord.

Le certificat médical est délivré aux frais de l'armateur par un médecin agréé par le commissaire aux affaires maritimes.

Le certificat délivré reste valide pendant une période d'une année à compter de sa date de délivrance, sauf interruption de navigation de plus de 3 semaines pour cause d'accident ou de maladie, auquel cas il doit être renouvelé.

Si la période de validité expire au cours du voyage, le certificat reste valide jusqu'à la fin du voyage.

Dans le cas d'urgence, le marin peut provisoirement être engagé dans le cadre d'un contrat de travail maritime, sans qu'il ait été satisfait aux dispositions du présent article. Dans ce cas, la visite médicale doit être subie au premier port touché par le navire où cette visite sera possible.

L'armateur peut à tout moment demander au marin de se soumettre à une nouvelle visite médicale.

Un règlement grand-ducal peut établir les modalités d'application du présent article.

77. (1) Le contrat de travail maritime doit être constaté par écrit pour chaque marin au plus tard au moment de son entrée en service; il doit être passé en double exemplaire, le premier étant remis à l'armateur ou à son représentant, le deuxième au marin.

Le contrat doit être rédigé de façon à permettre aux marins de connaître les droits et obligations respectives des parties au contrat.

Le contrat de travail maritime doit contenir notamment les énonciations suivantes:

1. Nom et l'armateur et de son représentant éventuel.
2. Nom et prénoms du membre de l'équipage, ainsi que les données suivantes:
 - date et lieu de naissance;
 - adresse de résidence;
 - nationalité;
 - brevets et certificats de capacité;
 - les ayants droit;
 - numéro de passeport et la date d'expiration;
 - numéro du livret de marin.
3. Service auquel il doit être affecté.
4. Lieu et date de l'entrée en service et désignation du navire.
5. Le ou les voyages à entreprendre.
6. Montant des gages.
7. Le système de sécurité sociale applicable.
8. Durée du contrat.
9. Lieu et date de l'engagement.

(2) Le contrat de travail maritime doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un ou plusieurs voyages.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai ne peut être inférieur à ceux visés à l'article 79 paragraphe (3) de la présente loi.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.

Si l'engagement est conclu pour la durée du voyage, le contrat doit désigner nominativement le port où le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage sera réputé terminé.

Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale européen, même si le voyage pour lequel il a contracté n'est pas achevé.

Par port européen, il faut comprendre les ports situés dans les Etats membres de la Communauté Economique Européenne, de la Norvège, de la Suède, de la Finlande et de l'Islande.

78. (1) Le contrat de travail maritime conclu pour un temps déterminé prend fin par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Le contrat de travail maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Le refus par l'employeur de renouveler le contrat à durée déterminée après deux prorogations successives au moins, peut être assimilé à un licenciement.

(2) Hormis le cas visé à l'article 82, le contrat de travail maritime à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme.

L'inobservation par l'employeur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le salarié à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non comprises les heures supplémentaires, qu'il aurait perçus jusqu'au terme du contrat.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa 1er ouvre droit pour l'employeur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant ne puisse excéder la rémunération correspondant à la durée du contrat restant à courir.

79. (1) Le contrat de travail maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat par le capitaine ou par le marin, sous condition que le délai de préavis soit observé.

(2) La notification de la résiliation du contrat de travail maritime par le capitaine ou par le marin peut être effectuée dans un port de chargement ou de déchargement du navire par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ou par le capitaine, par une déclaration verbale mentionnée au journal de bord, fait en présence de deux témoins qui signent le journal de bord ou, le cas échéant, par lettre recommandée à la poste.

Le licenciement du capitaine doit être notifié par l'armateur ou par un représentant de l'armateur muni d'un mandat spécial.

La résiliation du contrat de travail maritime est portée au journal de bord du navire.

(3) En cas de notification de la résiliation à l'initiative du capitaine ou du marin, le contrat de travail maritime prend fin:

- à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à 3 mois;
- à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus comprise entre 3 mois et moins de 3 ans;
- à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de 3 ans au moins.

La cessation de l'entreprise, sauf cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter le délai de préavis.

(4) La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 82 ou sans respecter les délais de préavis visés au présent article est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

80. (1) En cas de résiliation du contrat de travail maritime conclu pour une durée indéterminée, le marin peut demander, dans les 15 jours à dater de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 79, que le capitaine du navire porte sur le journal de bord la ou les causes du licenciement liées à son aptitude ou à sa conduite ou fondées sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise.

Dans ce cas, le capitaine est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord la ou les causes du licenciement et remettre au marin, dans les huit jours au plus tard, copie, signée de sa main, de cette mention.

(2) La résiliation du contrat de travail maritime ouvre droit, si elle est abusive, à des dommages et intérêts.

Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal le licenciement qui est contraire à la loi et/ou qui n'est pas fondé sur les motifs réels et sérieux.

L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat de travail maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'employeur par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'employeur.

L'employeur peut en cours d'instance apporter des précisions par rapport aux motifs énoncés.

L'abstention du marin de prêter son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 82 ni un motif sérieux au sens du paragraphe (1) du présent article.

81. Le marin licencié a droit, sauf en cas de licenciement immédiat pour motif grave, à une indemnité de départ égale à

- une mensualité après une ancienneté de services continus de 5 années au moins auprès du même armateur;
- deux mensualités après une ancienneté de services continus de 10 années au moins auprès du même armateur;
- trois mensualités après une ancienneté de services continus de 15 années au moins auprès du même armateur.

82. (1) Le contrat de travail maritime d'un membre de l'équipage peut être résilié sans préavis ou avant l'expiration du terme dans l'un des cas énumérés ci-après:

1. s'il apparaît que le membre de l'équipage est inapte au service pour lequel il s'est engagé et ce pour des raisons existant avant l'engagement, à moins que celles-ci n'aient été connues de l'armateur ou auraient dû raisonnablement l'être;
2. si le membre de l'équipage est atteint d'une maladie transmissible qui peut être dangereuse pour d'autres personnes à bord ou s'il omet de déclarer qu'il est porteur de germes de la fièvre typhoïde ou d'une fièvre paratyphoïde;
3. s'il se rend coupable de fautes répétées particulièrement graves dans le service;
4. s'il se rend coupable d'un fait disciplinaire ou pénal rendant sa présence à bord indésirable;
5. s'il commet un acte qui le rend incapable de travailler.

Le capitaine est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate d'un contrat de travail maritime avec l'énonciation précise du ou des faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère d'un motif grave; il est obligé de remettre au membre de l'équipage une copie, signée de sa main, de cette mention.

(2) Tout membre de l'équipage peut résilier son contrat de travail sans préavis dans l'un des cas énumérés ci-après;

1. si l'armateur ou le capitaine se rend coupable d'un manquement grave à ses devoirs envers lui;
2. si le capitaine l'insulte gravement, lui fait subir de mauvais traitements ou tolère de tels traitements de la part de tiers;
3. si le navire change de pavillon;
4. si le congé annuel est refusé à l'intéressé;
5. si le navire doit toucher un port contaminé par une épidémie ou ne quitte pas immédiatement un port où une épidémie s'est déclarée, de sorte que la santé du membre de l'équipage s'en trouve sérieusement menacée;
6. si le navire est appelé à traverser une zone où il sera exposé à des dangers particuliers en raison d'un conflit armé, ou, le cas échéant, s'il ne quitte pas une telle zone sans délai;
7. en cas d'innavigabilité du navire, de logement insalubre, de privation d'aliments ou de boissons, de délivrance de vires avariés, d'équipage insuffisant; dans ces cas, le membre de l'équipage n'a le droit de résilier son engagement sans préavis que s'il formule une plainte en conséquence et s'il n'est pas remédié dans un délai raisonnable à l'objet de cette dernière.

Un membre de l'équipage n'est pas autorisé à résilier son contrat de travail maritime en vertu des points 5 et 6 de l'alinéa qui précède s'il était au courant, avant le début de la traversée, des motifs de résiliation.

(3) Aucun fait fautif ne peut à lui seul donner lieu à la résiliation pour motif grave au-delà d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu à l'exercice de poursuites pénales.

83. Quelle que soit sa nature, le contrat de travail maritime prend fin:

1. par le décès du marin;
2. par la perte, par l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire;
3. par la mise en détention du marin comme auteur ou complice d'une infraction;
4. par la résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'article 1184 du code civil;
5. par le débarquement régulier du marin pour cause de maladie ou de blessure;
6. par le consentement mutuel des parties;
7. par le désarmement du navire ou par le séjour prolongé du navire dans un chantier naval pour une période supérieure à 10 jours;
8. par la déclaration en état de faillite de l'armateur.

84. S'il survient une modification dans la situation juridique de l'armateur notamment par succession, vente, fusion, transformation de fonds ou mise en société, tous les contrats de travail maritime en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel armateur et les marins.

85. Tout marin navigant sous pavillon luxembourgeois doit être porteur d'un livret établi et délivré par le commissaire aux affaires maritimes.

Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Chapitre 2. – Droits et obligations du marin

86. Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

87. Tout retard non justifié apporté par le marin dans la prise de son service à bord au jour et à l'heure fixés pourra être considéré par l'armateur comme une cause légitime de résiliation du contrat.

Lorsque le marin est absent du bord par suite de force majeure ou d'un cas fortuit 2 heures avant l'appareillage du navire, il pourra être remplacé sans avoir droit à aucune indemnité.

En cours de voyage, l'absence du bord sans autorisation du capitaine constitue une cause légitime de résiliation même à l'étranger, si le marin n'est pas à bord au moment de l'appareillage du navire.

88. Le marin est tenu d'accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, par la loi ou par les règlements et usages en vigueur.

89. Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire et d'avoir soin du navire et de la cargaison.

90. Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

91. (1) Le marin a droit à la nourriture pendant toute la durée du contrat.

Les aliments qui lui sont fournis doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

Tout retranchement opéré sur les rations distribuées donne lieu au profit du marin à une indemnité représentative équivalente à la valeur du retranchement opéré; le retranchement doit faire l'objet d'une mention au journal de bord du navire.

(2) L'armateur est obligé de fournir au marin à bord du navire un logis bien installé, proportionné au nombre des occupants et exclusivement réservé à leur usage.

Chapitre 3. – Les conditions de travail et de rémunération

92. (1) Le travail du personnel lié par contrat de travail maritime est organisé sur la base de 8 heures par jour et de 40 heures par semaine.

Est considéré comme temps de travail effectif, le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

Est considéré comme temps de repos, le temps pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord.

(2) La convention collective de travail, sinon le Ministre, peut, à la demande de l'armateur et sous les conditions et selon les modalités qu'elle détermine, fixer l'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine ou sur une période de temps autre que la semaine pour tenir compte de la continuité de l'activité des navires, des contraintes portuaires et des nécessités de la sauvegarde de la sécurité des personnes et des biens en mer et aux ports.

En cas de besoin, un règlement grand-ducal peut réglementer l'aménagement et la répartition du temps de travail des marins.

(3) La durée maximale journalière du travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après:

- a) les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées;
- b) les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse;
- c) les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires;
- d) les travaux supplémentaires requis par les formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires;
- e) les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques;

f) le temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts.

(4) Tout travail autre que ceux visés au paragraphe (3) fourni en dehors de la durée normale du travail est considéré comme heures supplémentaires et rémunéré comme telles suivant le taux fixé par le contrat.

Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à 25%.

93. En principe, il ne doit être imposé aux marins les dimanches aucun travail autre que les travaux nécessités par les circonstances de force majeure, la sécurité et la conduite du navire et le service des personnes embarquées ou de la cargaison.

Sont applicables aux marins servant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois les dispositions de l'article 7 de la loi du 1^{er} août 1988 concernant le repos hebdomadaire des employées et ouvriers.

94. Le salarié servant à bord d'un navire a droit à un congé payé à la charge de l'armateur calculé à raison de 3 jours par mois d'embarquement.

95. (1) Les gages du salarié servant à bord d'un navire sont fixés au mois.

(2) Les gages sont payables au membre de l'équipage pendant tout le temps qui est nécessaire pour se rendre au lieu où il doit prendre son service.

(3) Les gages sont exigibles à l'expiration du contrat de travail maritime ou après débarquement du marin.

Toutefois, les membres de l'équipage ont droit à des avances sur leurs gages lorsque le navire est mouillé dans un port ou en rade.

Il est interdit de payer les gages dans un établissement de consommation public ou dans un débit de boissons.

(4) Si un membre de l'équipage lui en fait la demande, l'armateur versera une partie de ses gages à la fin de chaque mois à toute personne désignée par lui, sans que ce paiement puisse dépasser 65% des gages nets du marin calculés sur une période d'un mois.

Si un membre de l'équipage lui en fait la demande, l'armateur ou son représentant lui remet un certificat de délégation de gages.

(5) Le capitaine est obligé de remettre au marin à la fin de chaque mois un décompte exact et détaillé concernant les heures travaillées, en précisant les heures donnant lieu à majoration et les taux de majoration.

96. Les gages du marin ne peuvent être inférieurs au salaire social minimum fixé en application de la loi du 12 mars 1973 portant réforme du salaire social minimum.

Pour tenir compte de ses obligations de nourriture et de logement, l'armateur est autorisé à computer un montant forfaitaire déterminé par règlement grand-ducal.

Chapitre 4. – Conventions collectives de travail

97. Conformément à la loi du 12 juin 1965 concernant les conventions collectives de travail, l'armateur peut conclure, dans l'intérêt de l'ensemble du personnel servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois une convention collective de travail avec les organisations syndicales représentatives sur la plan national qui justifient d'une représentativité suffisante des marins soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale représentative de marins.

Chapitre 5. – Rapatriement

98. Le marin a le droit d'être rapatrié dans les cas suivants:

1. quand le contrat de travail maritime conclu pour une durée déterminée ou pour un voyage déterminé expire dans un pays autre que son pays de résidence;
2. à la fin de la période de préavis, légal ou conventionnel, notifié conformément aux dispositions de la présente loi;
3. en cas de maladie ou d'accident ou par une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;
4. en cas de naufrage;
5. quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue;
6. quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la convention collective de travail, où le marin n'accepte pas de se rendre;

7. en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à la convention collective de travail ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

99. Le marin doit être rapatrié au port d'embarquement ou à tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

100. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides; le transport aérien constituera le mode normal de transport.

(2) Les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur. Le commissaire aux affaires maritimes peut exiger de l'armateur le paiement d'une caution ayant pour objet de couvrir une partie ou l'ensemble des frais de rapatriement.

Quand le rapatriement a lieu parce que le marin a été reconnu coupable judiciairement d'un manquement grave aux obligations de son emploi, l'armateur peut recouvrer, totalement ou partiellement, les frais de rapatriement auprès du marin.

(3) Les frais à la charge de l'armateur doivent inclure

- le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement;
- le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
- la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire, jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la convention collective;
- le transport de trente kilogrammes de bagage personnel du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
- le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permet de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

Chapitre 6. – Maladies et blessures des marins

101. (1) Le marin est payé de ses gages et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué.

(2) Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri, lorsque la blessure du marin est consolidée ou lorsque le marin est rapatrié au port d'embarquement ou au port le plus proche de sa résidence habituelle.

(3) Le marin est laissé à terre quand le médecin du bord ou tout autre médecin déclare que l'état du malade exige son débarquement et, si son état le requiert, son hospitalisation.

(4) Les dispositions du présent article ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure sont imputables à une faute grave du marin.

(5) Les gages du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

Chapitre 7. – Dispositions spéciales applicables au capitaine

102. 1. Les dispositions du Titre 3 de la présente loi sont applicables au capitaine sauf celles qui sont déterminées par règlement grand-ducal; le même règlement peut fixer, le cas échéant, des règles particulières applicables au capitaine.

2. L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages et intérêts conformément aux dispositions de l'article 80 en cas de licenciement abusif.

3. Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, sous peine de dommages et intérêts envers l'armateur.

Chapitre 8. – Litiges entre l'armateur et le marin

103. Les litiges qui s'élèvent entre les armateurs ou leurs représentants et les salariés liés par contrat de travail maritime sont portés devant les juridictions du travail.

Chapitre 9. – Dispositions dérogatoires

104. Ne sont pas applicables aux salariés couverts par contrat de travail maritime:

1. la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail;
2. la loi modifiée du 7 juin 1937 ayant pour objet la réforme de la loi du 31 octobre 1919 portant règlement légal du louage de service des employés privés;
3. la loi du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée du travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie;

4. la loi modifiée du 22 avril 1966 portant réglementation uniforme du congé annuel payé des salariés du secteur privé;
5. la loi modifiée du 3 juillet 1975 concernant la protection de la maternité de la femme au travail; 2. la modification de l'article 13 du code des assurances sociales;
6. la loi du 12 mai 1975 portant généralisation de l'échelle mobile des salaires et traitements;
7. l'article 4 in fine de la loi du 12 juin 1965 concernant les conventions collectives de travail;
8. l'article 19 de la loi modifiée du 24 décembre 1977 autorisant le Gouvernement à prendre les mesures destinées à stimuler la croissance économique et à maintenir le plein emploi;
9. la loi du 12 juillet 1895 concernant le paiement des salaires des ouvriers;
10. la loi du 1er août 1988 concernant le repos hebdomadaire des employés et ouvriers à l'exception de son article 7;
11. la loi du 2 mars 1982 concernant les licenciements collectifs;
12. la loi modifiée du 18 mai 1979 portant réforme des délégations du personnel;
13. la loi modifiée du 6 mai 1974 instituant des comités mixtes dans les entreprises du secteur privé et organisant la représentation des salariés dans les sociétés anonymes;
14. la loi du 28 mars 1987 sur la préretraite;
15. la loi du 26 juillet 1975 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures destinées à prévenir des licenciements pour des causes conjoncturelles et à assurer le maintien de l'emploi;
16. la loi du 10 avril 1976 portant réforme de la réglementation des jours fériés légaux.

TITRE 4

La protection sociale des gens de mer

Les conventions figurant à l'annexe 5 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent titre.

- La Convention no 55 concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936.
- La Convention no 56 concernant l'assurance maladie des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée Convention sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936.

105. Le code des assurances sociales est modifié comme suit:

...

106. Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 105, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter auprès d'un établissement d'assurance, agréé à cet effet par le Gouvernement suivant des critères qui peuvent être prévus par règlement grand-ducal, une police d'assurance garantissant au personnel occupé sur ces navires une protection répondant aux normes suivantes:

- 1) En cas de maladie,
 - a) des soins de santé, comprenant les actes et fournitures médicaux et médico-dentaires, les médicaments et spécialités pharmaceutiques et l'hospitalisation dans une mesure suffisante et appropriée pendant toute la durée de l'état morbide. La participation aux frais ne peut dépasser vingt pour cent;
 - b) les indemnités de maladie au moins égales à soixante pour cent du revenu antérieur pendant toute la durée de l'incapacité de travail mais au maximum jusqu'à concurrence de cinquante-deux semaines.

Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à un mois.
- 2) En cas de chômage des prestations au moins égales à quarante-cinq pour cent du revenu antérieur pendant au moins treize semaines au cours d'une période de douze mois.

Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois.

- 3) En cas de vieillesse, des prestations au moins égales à 1,5 pour cent des revenus par année d'assurance. L'âge requis pour l'obtention de la prestation ne peut dépasser soixante-cinq ans.

Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à une année.

- 4) En cas d'invalidité les prestations correspondant à celles prévues en cas de vieillesse majorées de 1,5 pour cent de la moyenne des revenus assurés antérieurement à l'échéance du risque pour chaque année se situant entre l'année de la survenance de l'invalidité et celle où l'intéressé atteint l'âge de 55 ans.

Doit être considéré comme invalide celui qui par suite de maladie ou d'infirmité ne peut plus exercer l'activité assurée, à moins que l'intéressé ne puisse exercer une autre activité correspondant à ses forces et aptitudes, auquel cas l'assurance doit garantir par des moyens appropriés la réadaptation des intéressés.

Le bénéfice des prestations ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois. Les prestations doivent être versées tant que l'intéressé est pas suite de l'invalidité, incapable de gagner sa vie.

- 5) En cas de décès de l'assuré, les prestations doivent correspondre à soixante pour cent de la pension de vieillesse ou d'invalidité à laquelle aurait pu prétendre l'assuré pour le conjoint survivant et à vingt pour cent pour chaque enfant à charge de l'assuré âgé de moins de dix-huit ans, sans que le total des prestations ne puisse dépasser le montant qui serait revenu à l'assuré.

Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois.

- 6) En cas d'accident de travail ou de maladie professionnelle, les prestations doivent comprendre les soins de santé, tels que prévus au numéro 1) a) ainsi qu'une rente viagère correspondant au moins à cinquante pour cent du revenu antérieur en cas d'incapacité totale; en cas d'incapacité partielle la rente correspond à une fraction de la rente prévue en cas d'incapacité totale dépendant du degré de capacité conservé.

En cas de décès de l'assuré par suite de l'accident de travail ou de la maladie professionnelle, les prestations doivent correspondre à soixante pour cent de la rente prévue en cas d'incapacité totale pour le conjoint survivant et à vingt pour cent pour chaque enfant à charge de l'assuré âgé de moins de dix-huit ans, sans que le total des prestations ne puisse dépasser le montant de la rente qui serait revenue à l'assuré. Aucune condition de stage ni de participation de l'assuré aux frais des soins de santé ne peut être requise.

7) *En cas de maternité*

- a) des prestations en nature doivent comprendre les soins prénatals, les soins pendant l'accouchement et les soins postnatals donnés soit par un médecin, soit par une sage-femme diplômée ainsi que les fournitures pharmaceutiques et l'hospitalisation; les prestations prévues ne peuvent pas comporter une participation aux frais;

- b) des indemnités pécuniaires calculées de la même façon que celles prévues au numéro 1)b) pendant la durée du congé de maternité qui ne peut être inférieur à huit semaines avant l'accouchement et à huit semaines après l'accouchement, ce dernier délai étant prolongé de quatre semaines en cas d'allaitement ou d'accouchement prématuré ou multiple. Le bénéfice des indemnités pécuniaires peut être subordonné à un stage d'assurance ne dépassant pas six mois dans l'année précédant l'accouchement.

Les prestations prévues aux numéros 1) a) et 7)a) sont également dues au conjoint de l'assuré et à ses enfants âgés de moins de dix-huit ans à moins que ceux-ci ne bénéficient à un autre titre des mêmes prestations.

Le Gouvernement peut dispenser les armateurs des obligations prévues au présent article au cas où les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale dans leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays et qu'ils ont droit à des prestations au moins équivalentes à celles prévues au présent article.

TITRE 5

Dispositions fiscales et financières

...

TITRE 6

Du commerce maritime

Les conventions se rapportant au présent titre, ainsi que les dispositions relatives aux avaries communes sont reproduites à l'annexe 6 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et Protocole de signature, Bruxelles, 25 août 1924 «Règles de La Haye».

Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Bruxelles, 23 février 1968) «Règles de Visby».

Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968 (Bruxelles, 21 décembre 1979).

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926.
Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926. (Bruxelles, 24 mai 1934).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature, Bruxelles 10 octobre 1957. (*dénoncés par le Luxembourg, v. Mém. 2006, 267*)
Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 (Bruxelles, 21 décembre 1979). (*dénoncé par le Luxembourg, v. Mém. 2006, 267*)
- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974) et Protocole portant modification de la Convention (Londres, 19 novembre 1976), (PAL Prot. 1976).

Chapitre 1er. – De l'abordage

111. Pour les besoins de l'application de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910, lorsque la responsabilité de l'un des navires en cause à l'égard d'une ou plusieurs victimes ou de leurs ayants droit fait l'objet de dispositions légales ou contractuelles par l'effet desquelles ladite responsabilité se trouve supprimée ou limitée, la ou lesdites victimes ou leurs ayants droit ne peuvent rien obtenir de l'autre navire en cause au-delà de la part de responsabilité de celui-ci.

112. Les dispositions de la convention précitée s'appliquent également au cas visé par son article 12-2°.

113. Pour les besoins de l'application des règles relatives à l'abordage, la notion de navire vise tous engins flottants à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. Ces règles s'appliquent également aux navires affectés à un service public.

114. Au sens de la présente loi, les dispositions relatives à l'abordage sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Chapitre 2. – De l'assistance en mer

115. Dans le cas visé par l'article 15-2° de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910, il est fait application des dispositions de la convention.

Chapitre 3. – Du transport sous connaissance

116. La manutention et la consignation ou autres opérations intervenant dans le transport maritime qui ne sont pas régies par les conventions relatives au transport sous connaissance citées sous le titre 6 sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

117. Pour les besoins d'application de la présente loi, les règles des conventions internationales visées à l'article qui précède s'appliquent également au transport en pontée.

118. Les transports sous connaissance d'animaux vivants s'effectuent, sauf disposition contraire, aux risques et périls de la marchandise.

Chapitre 4. – Des avaries communes

119. Les avaries communes sont soumises aux Règles d'York et d'Anvers, même en l'absence de référence contractuelle auxdites Règles. Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Chapitre 5. – Dispositions abrogatoires

120. Les articles 190 à 331 et 397 à 436 du code de commerce sont abrogés.

TITRE 7

Dispositions pénales et disciplinaires

Les conventions se rapportant au présent titre figurent à l'annexe 7 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation (Bruxelles, 10 mai 1952)
- Convention internationale sur les passagers clandestins (Bruxelles, 10 octobre 1957)

121. (L. 14 avril 1992) Les infractions et les fautes disciplinaires commises à bord d'un navire luxembourgeois sont constatées et poursuivies conformément aux dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine.

122. (L. 17 juin 1994) Les infractions aux articles 8, 11f, 13 d et e, et 17 de la présente loi sont punies d'une amende de 251 euros à 10.000 euros.

Quiconque, armateur, exploitant ou capitaine laisse naviguer un navire avec un équipage non qualifié en violation des articles 21 et 22 de la présente loi est puni d'une amende de 3.000 euros à 25.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans ou d'une de ces peines seulement.

123. à 125. Abr. (L. 14 avril 1992)

126. Les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementaires du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 251 euros à 15.000 euros. Est puni des mêmes peines l'armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions susindiquées. Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues par le titre 2, et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution, sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 3.000 euros à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

Al. abr. implicitement (L. 13 juin 1994)

Les personnes physiques ou morales dont les navires sont immatriculés au registre peuvent également être frappées par le ministre d'une amende d'ordre qui ne peut pas dépasser 2.500 euros pour toutes infractions aux dispositions des titres 1 et 2.

TITRE 8

Dispositions budgétaires

...

TITRE 9

Entrée en vigueur

...

(L. 10 juin 1994)

TITRE 10

De l'agrément des entreprises maritimes**129. Définition de l'entreprise maritime**

Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale, luxembourgeoise ou étrangère qui poursuit une activité commerciale telle que définie à l'article 130, paragraphe 2.

130. Agrément de l'entreprise maritime

1. Toute entreprise maritime qui s'établit au Luxembourg devra avant de commencer ses activités être agréée par le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

2. L'agrément ne peut être délivré qu'à des entreprises ayant pour objet l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement et la gestion de navires de mer, ainsi que les opérations financières et commerciales s'y rattachant directement ou indirectement.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 132 et 133.

3. L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'une personne physique ou morale qu'elle désignera aux fonctions de dirigeant. Préalablement à l'exercice de ses fonctions le dirigeant doit avoir reçu l'agrément du ministre.

La disposition de l'alinéa qui précède n'est pas applicable lorsque l'entreprise n'est une personne physique bénéficiant elle-même de l'agrément.

4. La procuration donnée au dirigeant doit énoncer de façon non équivoque ses pouvoirs.

131. Demande d'agrément de l'entreprise maritime

La demande d'agrément d'une entreprise est adressée au ministre avec les documents et renseignements suivants:

- les statuts s'il y a lieu;
- les noms, prénoms, domicile, résidence, nationalité des administrateurs et des personnes chargées de la direction de l'entreprise;
- les pouvoirs conférés au dirigeant de l'entreprise;
- le nom du réviseur d'entreprise si l'entreprise est soumise au contrôle d'un réviseur d'entreprise;
- l'adresse où sont tenus les livres comptables et tous autres documents relatifs à ses activités.

Un règlement grand-ducal précisera les modalités d'application du présent article.

132. Agrément du dirigeant d'entreprise maritime

1. Pour être agréé comme dirigeant d'entreprise maritime, il faut avoir sa résidence au Luxembourg et justifier de garanties d'honorabilité et d'expérience professionnelle.

L'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires et de tous les éléments susceptibles d'établir que les personnes visées jouissent d'une bonne réputation et présentent toutes garanties d'une activité irréprochable.

L'expérience professionnelle s'apprécie au regard du fait que ces personnes ont déjà exercé des activités analogues à un niveau élevé de responsabilité et d'autonomie.

2. Lorsque le dirigeant d'entreprise maritime est une personne morale, il sera exigé de ses organes dirigeants la preuve des qualités requises dans le chef des personnes physiques telles qu'énoncées sous le paragraphe 1) ci-dessus. En outre, la délivrance de l'agrément en faveur d'une personne morale désignée comme dirigeant d'entreprise maritime conformément à l'article 130 paragraphe 3 de la présente loi est subordonnée à la condition qu'elle dispose au Luxembourg d'une organisation suffisante pour l'exercice correct de ses activités.

3. Un dirigeant d'entreprise maritime peut être désigné par plusieurs entreprises.

133. Demande d'agrément du dirigeant d'entreprise maritime

La demande d'agrément d'un dirigeant d'entreprise maritime est adressée au ministre accompagnée des pièces justificatives des conditions prévues à l'article précédent.

Le Commissaire aux affaires maritimes instruit les demandes d'agrément et vérifie si la personne sollicitant l'agrément justifie de garanties d'honorabilité et de qualification professionnelle.

Les personnes physiques chargées de la gestion de l'entreprise peuvent être soumises à une épreuve sur les connaissances professionnelles, organisée par le Commissariat aux affaires maritimes sous l'autorité du ministre.

134. Publicité

La liste des entreprises maritimes ainsi que celle des personnes physique ou morales agréées comme dirigeants de pareilles entreprises sont publiées au Mémorial.

135. Départ du dirigeant d'entreprise maritime

Lorsqu'une personne bénéficiant de l'agrément quitte ses fonctions dans une entreprise maritime, le ministre doit en être informé et il doit être pourvu au remplacement de la personne agréée. Le ministre peut accorder un délai ne dépassant pas six mois pour pourvoir au remplacement du dirigeant d'entreprise maritime.

136. Conservation des documents

Les entreprises maritimes veilleront à ce que les livres comptables soient tenus et que les autres documents relatifs à leurs activités soient constamment conservés au Grand-Duché de Luxembourg, soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes.

Un règlement grand-ducal détermine les pièces et autres documents qui doivent être constamment conservés et tenus à jour au Grand-Duché de Luxembourg.

137. Surveillance des entreprises maritimes

1. Le Commissaire aux affaires maritimes est chargé de veiller au respect des obligations incombant aux entreprises maritimes en vertu de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

2. Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du Commissaire aux affaires maritimes.

Les comptes annuels, et le rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 256 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales, doivent être communiqués au Commissaire aux affaires maritimes.

3. Le réviseur d'entreprise est tenu de fournir tous les renseignements ou certifications que le Commissaire aux affaires maritimes requiert sur les points dont le réviseur d'entreprise a ou doit avoir connaissance dans le cadre de l'exercice de sa mission.

A ces fins le réviseur d'entreprise est délié de son secret professionnel à l'égard du Commissaire aux affaires maritimes. Les agents du commissariat aux affaires maritimes sont soumis au secret professionnel quant aux renseignements recueillis dans l'exercice de leurs fonctions. Cette disposition n'est pas applicable au cas où les agents du Commissariat aux affaires maritimes sont appelés à rendre témoignage en justice, et au cas où la loi les oblige ou les autorise à révéler certains faits.

4. Toute modification essentielle des statuts, tout changement de dirigeant et/ou de réviseur d'entreprise ainsi que toute autre extension d'activité doivent être immédiatement portés à la connaissance du Commissaire aux affaires maritimes.

138. Retrait de l'agrément

En cas d'infraction aux dispositions des articles 129 à 132 et 135 à 137 le ministre peut retirer l'agrément de l'entreprise maritime.

L'entreprise frappée d'une mesure d'interdiction devra cesser ses activités au Luxembourg.

139. Recours

Les décisions du ministre basées sur l'article 138, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 130 et 132 peuvent être déférées au Conseil d'Etat, Comité du Contentieux. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours.

Le recours doit être introduit sous peine de forclusion dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision attaquée,

Le Conseil d'Etat, Comité du Contentieux, statue en dernière instance et comme juge de fond.

24 décembre 1990. – Règlement grand-ducal concernant l'exécution de l'article 24 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

v. Mém. 1990, 1406

24 décembre 1990. – Règlement grand-ducal établissant un régime d'imposition forfaitaire des marins

v. Mém. 1990, 1559

8 septembre 1997. – Règlement grand-ducal transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes

v. Mém. 1997, 2481

Annexes mod. règl. gd. 19 novembre 1999, Mém. 1999, 2636; mod. règl. gd. 19 janvier 2004, Mém. 2004, 132; règl. gd. 15 octobre 2004, Mém. 2004, 2672

8 septembre 1997. – Règlement grand-ducal portant application de la directive du Conseil No 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du Contrôle par l'Etat du port

v. Mém. 1997, 2486

mod. règl. gd. 9 juin 2000, Mém. 2000, 1212; règl. gd. 14 mars 2002, Mém. 2002, 660; règl. gd. 28 novembre 2003, Mém. 2003, 3569; règl. gd. 15 octobre 2004, Mém. 2004, 2672

29 avril 2000. – Loi transposant la directive No 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

v. Mém. 2000, 866

9 juin 2000. – Règlement grand-ducal transposant la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'Etats membres de la Communauté

v. Mém. 2000, 1210

mod. règl. gd. 15 octobre 2004, Mém. 2004, 2672

22 juin 2000. – Règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

v. Mém. 2000, 1908

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

v. Mém. 2001, 726

ann. mod. règl. gd. 31 janvier 2003, Mém. 2003, 774; règl. gd. mod. 17 septembre 2004, Mém. 2004, 2564; règl. gd. 15 octobre 2004, Mém. 2004, 2672

16 novembre 2001. – Règlement grand-ducal transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998

v. Mém. 2001, 2965

mod. règl. gd. 15 octobre 2004, Mém. 2004, 2672; règl. gd. 28 janvier 2005, Mém. 2005, 470; règl. gd. 31 juillet 2005, Mém. 2005, 2742; règl. gd. 5 mars 2007, Mém. 2007, 789

28 juin 2002. – Règlement grand-ducal transposant 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

v. Mém. 2002, 1657

mod. règl. gd. 15 octobre 2004, Mém. 2004, 2672

24 décembre 2002. – Règlement grand-ducal transposant la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison

v. Mém. 2003, 236

mod. règl. gd. 15 octobre 2004, Mém. 2004, 2672; règl. gd. 19 août 2008, Mém. 2008, 2019

11 novembre 2003. – Règlement grand-ducal portant transposition de la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté

v. Mém. 2003, 3290

5 mars 2007. – Règlement grand-ducal transposant la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets de gens de mer délivrés par les Etats membres et modifiant la directive 2001/25/CE, et modifiant le règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998

v. Mém. 2007, 789

2.

9 novembre 1990. – Loi portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Mém. 1990, 832

mod. L. 8 juin 2005, Mém. 2005, 1655, v. annexe spéciale p. 3 du 27 juin 2005

Article unique. Sont approuvées, en vue de l'adhésion du Grand-Duché, les conventions mentionnées ci-après, qui font partie intégrante de la présente loi:

- Convention portant création de l'organisation maritime internationale, 6 mars 1948, telle que modifiée.

1) Conventions de l'organisation maritime internationale (OMI)

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Solas 1974) et Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, tel que modifiée (Solas Prot 1978) et Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas Prot 1988).
- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages, telle que modifiée (Colreg 1972).
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 1973) et Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, tel que modifiée (Marpol Prot 1978).
- (L. 8 juin 2005) Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, tel qu'amendé (Marpol Prot. 97).
- Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (FAL 1965).
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle que modifiée (LL 1966) et Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL Prot 1988).
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 1969).
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et Protocole de la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC Prot 1976) et Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC Prot 1984).
- (L. 8 juin 2005) Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (CLC Prot. 92).
- (L. 8 juin 2005) Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (FIPOL Prot. 92).
- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974) et Protocole portant modification de la Convention (Londres, 19 novembre 1976) (PAL Prot 1976).
- (L. 8 juin 2005) Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relatif au transport par mer de passagers et de leurs bagages.
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978).
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979).
- Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, 1972, telle que modifiée (LDC) 1972).
- (L. 8 juin 2005) Protocole de 1996 à la convention de 1972 sur la prévention de la pollution de mers résultant de l'immersion de déchets (LDC 72).
- (L. 8 juin 2005) Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 76).
- (L. 8 juin 2005) Protocole de 1996 modifiant la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC Prot. 96).

- (L. 8 juin 2005) Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.*
- (L. 8 juin 2005) Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS).

2) Conventions du Comité maritime international (CMI)

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et Protocole de signature, Bruxelles, 25 août 1924 «Règles de La Haye».
Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Bruxelles, 23 février 1968) «Règles de Visby».
Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924 telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, (Bruxelles, 21 décembre 1979).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 10 avril 1926.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926.
Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926, (Bruxelles, 24 mai 1934).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.
- *suppr.* (L. 8 juin 2005)
- Convention internationale sur les passagers clandestins, Bruxelles, 10 octobre 1957.

3) Convention de l'Organisation internationale du travail (OIT)

1. La convention No 53 concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marine marchande, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936;
2. La convention No 55 concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936;
3. La convention No 56 concernant l'assurance maladie des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936;
4. La convention No 58 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime (révisée en 1936, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936;

* (L. 8 juin 2005, Mém. 2005, 1655)

Art. 2. Lors du dépôt des instruments de ratification de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, le Luxembourg fera les déclarations et réserves suivantes:

«Le Luxembourg, dans ses relations mutuelles avec les Etats membres de la Communauté européenne soumis à la réglementation communautaire en la matière, applique la réglementation communautaire relative à la compétence judiciaire, pour autant que le dommage par pollution soit survenu dans une zone géographique, visée à l'article 2 de la Convention, d'un Etat membre de la Communauté européenne, et que le défendeur soit domicilié dans un Etat membre de la Communauté européenne.

Les décisions visées à l'article 10, paragraphe 1 de la Convention, lorsqu'elles sont rendues par le tribunal d'un Etat membre de la Communauté européenne soumis à la réglementation communautaire en la matière, sont reconnues et exécutées au Grand-Duché de Luxembourg, conformément à la réglementation communautaire.»

5. La convention No 68 concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946;
6. La convention No 69 concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946;
7. La convention No 73 concernant l'examen médical des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946;
8. La convention No 74 concernant les certificats de capacité de matelot qualifié adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946;
9. La convention No 92 concernant le logement de l'équipage à bord (révisée en 1949) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 18 juin 1949, dénommée convention sur le logement des équipages (révisée), 1949;
10. La convention No 108 concernant les pièces d'identité nationales des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 13 mai 1958, dénommée convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958;
11. La convention No 146* concernant les congés payés annuels des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976;
12. La convention No 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée convention sur la marine marchande (normes minima), 1976;
13. La convention No 166 concernant le rapatriement des marins adoptée par la Conférence générale de l'organisation internationale du travail, le 24 septembre 1987, dénommée Convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.
14. (L. 8 juin 2005) Protocole No 147 de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976;
15. (L. 8 juin 2005) Convention No 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970;
16. (L. 8 juin 2005) Convention No 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, 1996;
17. (L. 8 juin 2005) Convention No 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 et les mesures de mise en oeuvre.

13 juillet 1993. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime

v. Mém. 1993, 1106

27 septembre 1994. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime

v. Mém. 1994, 2190

29 janvier 1997. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime

v. Mém. 1997, 186

22 juin 1998. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime

v. Mém. 1998, 968

* Le Luxembourg a fait la déclaration suivante:

«Le salarié servant à bord d'un navire a droit à un congé payé à la charge de l'armateur calculé à raison de 3 jours par mois d'embarquement (art. 94 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois)»

13 septembre 1999. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, faite à Londres, le 7 juillet 1978 et au Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW)

v. Mém. 1999, 2396

28 juillet 2000. – Loi portant approbation

- des amendements à la Convention portant création de l'Organisation Maritime Internationale, adoptés par la dix-septième Assemblée des Parties le 7 novembre 1991;
- des amendements à la Convention portant création de l'Organisation maritime Internationale, adoptés par la dix-huitième Assemblée des Parties le 5 novembre 1993

v. Mém. 2000, 1471

10 décembre 1982. – Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay

28 juillet 1994. – Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies

4 décembre 1995. – Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stock chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, ouvert à la signature, à New York

appr. L. 28 juillet 2000, Mém. 2000, 1477

23 mai 2003. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime

v. Mém. 2003, 1580; v. Annexe spéciale p. 2 du 17 juin 2003

31 mars 2004. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime

v. Mém. 2004, 954; v. Annexe spéciale p. 3 du 30 avril 2004

31 juillet 2006. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime

v. Mém. 2006, 2345; v. Annexe spéciale p. 3 du 18 août 2006

2 avril 2008. – Loi transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires

v. Mém. 2008, 742

mod. L. 3 mars 2010, Mém. 2010, 614

17 juin 2008. – Arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime

v. Mém. 2008, 1270

v. également annexe spéciale du 9 juillet 2008

3.

14 avril 1992. – Loi instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Mém. 1992, 885

Dispositions préliminaires (Art. 1er à 5)

TITRE 1er. – De la pénalité

Chapitre 1er. – *Des peines* (Art. 6 à 8)Chapitre 2. – *Des infractions et de leur répression* (Art. 9 à 65)

TITRE 2. – De la juridiction

Chapitre 1er. – *De la juridiction en matière de discipline* (Art. 66 à 67)Chapitre 2. – *De la compétence des juridictions* (Art. 68 à 70)

TITRE 3. – De la forme de procéder

Chapitre 1er. – *De la forme de procéder en matière de fautes de discipline* (Art. 71 à 73)Chapitre 2. – *De la forme de procéder en cas d'infraction pénale* (Art. 74 à 76)Chapitre 3. – *Dispositions spéciales* (Art. 77 à 82)**Dispositions préliminaires****Art. 1er.** Les infractions établies par le présent code sont des infractions maritimes.

Les infractions qu'il punit de peines disciplinaires sont des fautes de discipline.

Les infractions qu'il punit de peines correctionnelles sont des délits.

Les infractions qu'il punit de peines criminelles sont des crimes.

2. Les contraventions, délits et crimes non énoncées dans le présent code sont punis conformément aux lois ordinaires.

3. Sont assujetties aux dispositions du présent code, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire luxembourgeois ou reçues à bord en vue d'effectuer le voyage.

Les personnes inscrites au rôle d'équipage y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord, jusque et y compris le moment de leur débarquement régulier.

Les passagers ne sont assujettis à la juridiction et aux peines en matière de discipline que pendant le temps de leur séjour à bord, qu'ils sont toujours libres de quitter, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs ou complices d'un crime ou d'un délit grave.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent article, les peines prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 47, 57 et 58 s'appliquent à toute personne coupable d'avoir commis les infractions qui y sont visées.

4. Pour l'application du présent code:

Le terme «capitaine» désigne toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait.

Le terme «officier» désigne, outre le second, les lieutenants et les mécaniciens, les chefs commissaires de bord, les médecins, les radio-télégraphistes, ainsi que toute personne portée comme officier au rôle d'équipage.

L'expression «hommes d'équipage» désigne les personnes inscrites au rôle d'équipage, y compris les officiers.

Le terme «marin» désigne toute personne inscrite au rôle d'équipage, à l'exclusion des officiers.

Le terme «passager» désigne les personnes qui, sans faire partie de l'équipage, sont admis à bord en vue d'effectuer le voyage.

L'expression «personnes embarquées» désigne à la fois les hommes d'équipage et les passagers.

L'expression «à bord» désigne le navire et ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre.

5. Le capitaine a, sur quiconque se trouve à bord, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes et de la cargaison, ainsi que la bonne fin de l'expédition.

Il peut employer à ces fins tous les moyens utiles de coercition et requérir quiconque se trouve à bord de lui prêter main-forte.

Dans les ports, le capitaine peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de l'autorité locale.

TITRE 1er

De la pénalité

Chapitre 1er. – Des peines

6. Les peines applicables aux fautes de discipline sont:

A. Pour les marins:

La retenue d'un trentième à dix trentièmes des gages mensuelles.

B. Pour les officiers:

La retenue d'un trentième à dix trentièmes des gages mensuels.

C. Pour les passagers:

Passagers de cabine: la consigne en chambre pendant quatre jours au plus.

Passagers autres que les passagers de cabine: l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus.

7. Les peines correctionnelles sont l'emprisonnement de huit jours à cinq ans et l'amende de 251 euros au moins.

8. Les peines en matière criminelle sont les mêmes que celles spécifiées à l'article 7 du code pénal.

Chapitre 2. – Des infractions et de leur répression

Section Ire. – Des fautes de discipline

9. Les fautes de discipline sont:

1. la désobéissance simple;

2. La négligence à prendre son poste;

3. Le manque au quart;

4. Le défaut de vigilance pendant le quart et notamment le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, de service dans les machines ou en service quelconque de garde;

5. L'ivresse sans désordre en service;

6. Les disputes en mer ou en service;

7. L'absence irrégulière du bord, hors les cas prévus à l'article 22 ci-après;

8. L'embarquement clandestin de boissons alcooliques pour la consommation à bord;

9. La dégradation volontaire de matériel du bord, hors le cas prévu à l'article 15 ci-après;

10. L'emploi sans autorisation du matériel du bord;

11. Le manque de respect aux supérieurs et, généralement, tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire, qui ne constitue qu'une faute légère.

Ces fautes sont punies des peines spécifiées à l'article 6 ci-dessus, conformément à l'article 67 ci-après.

Toutefois, la retenue de salaire ou de traitement ne peut être inférieure à trois jours ou à 74,37 euros pour les fautes de discipline spécifiées sous les points 1 à 6, 10 et 11 ci-dessus, lorsqu'elles ont été commises en mer.

Section II. – Des délits et des crimes maritimes

10. Les hommes d'équipage coupables de fautes disciplinaires réitérées sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 euros à 3.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

11. L'ivresse avec désordre à bord ou en service est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

12. Tout capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 500 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

13. Le fait d'allumer des feux ou de circuler dans les lieux où cela est interdit, à bord, avec du feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

14. Si le fait a eu pour conséquence un incendie à bord, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 500 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.

15. La destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel à bord, commis volontairement, est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

16. Tout capitaine ou officier qui, volontairement, dégrade ou laisse dégrader le matériel du bord est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.

17. Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine ou de l'armateur, embarque, détient ou débarque des objets dont la saisie comporterait pour le capitaine ou l'armateur des frais et dommages, est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Le capitaine peut saisir ou faire jeter à la mer les objets de fraude ou de contrebande, ainsi que les armes et munitions embarquées clandestinement, dès qu'il a connaissance de leur présence à bord.

18. Tout capitaine qui, en faisant ou en autorisant la fraude ou la contrebande, à l'insu des armateurs, donne lieu soit à la confiscation du navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire, est condamné à un emprisonnement de trois mois à trois ans.

19. Les vols commis à bord sont punis des peines comminées par le code pénal, selon les distinctions établies par ce code, sans que, toutefois, ces peines puissent être inférieures à celles prévues pour les vols domestiques, si le délit est commis par le capitaine ou les hommes d'équipage.

20. L'altération volontaire de vivres par le mélange de matières non nuisibles à la santé humaine est punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Si l'altération a été commise à l'aide de matières nuisibles à la santé humaine, l'emprisonnement est de six mois à trois ans et l'amende de 5.000 euros à 15.000 euros.

21. Tout homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manoeuvre ou de garde, a quitté son poste avant d'avoir été relevé, est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans.

22. Toute absence du bord d'un homme d'équipage chargé d'un service de garde ou de sécurité, et toute absence du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage, est punie d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

23. Sans préjudice des dispositions des articles 66, 67 et 69, alinéa 2 du code pénal, est punie des peines établies par l'article précédent toute personne qui, par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machination ou artifices coupables, a même hors du territoire du Grand-Duché, incité au délit prévu par l'article précédent ou encouragé à le commettre.

24. Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son contrat et abandonne son navire est puni: si le navire est en sécurité dans un port, d'un emprisonnement d'un mois à deux ans; si le navire est en rade foraine, d'un emprisonnement de six mois à trois ans; et si le navire est en mer, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

25. La désobéissance à un ordre donné pour le service du navire, avec refus formel d'obéir ou avec injures ou menaces, est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Si le navire est en sécurité dans un port au moment où les faits visés à l'alinéa précédent sont commis, l'emprisonnement est de un mois au plus.

26. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout homme d'équipage qui refuse formellement d'obéir aux ordres donnés pour assurer la manoeuvre du bâtiment ou pour maintenir le bon ordre.

L'emprisonnement peut être reporté jusqu'à cinq ans et l'amende jusqu'à 12.500 euros, si les ordres ont été donnés pour le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Cette dernière disposition est également applicable aux passagers.

27. Dans les cas des articles 25 et 26 ci-dessus, le minimum de peine est porté à un mois d'emprisonnement et à 5.000 euros d'amende, si le coupable est un officier.

28. Les hommes d'équipage qui, collectivement se sont rendus coupables des délits visés aux articles 25 et 26 ci-dessus, sont punis: les officiers, de la réclusion; les autres, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

29. La rébellion contre le capitaine ou contre un officier du bord, telle qu'elle est qualifiée à l'article 269 du code pénal, est punie des peines prévues aux articles 271, 272 et 274 du même code, suivant les distinctions qui y sont établies.

La rébellion commise par plus du tiers de l'équipage est punie de la réclusion.

30. Toute personne embarquée qui outrage par paroles, faits, gestes ou menaces, le capitaine, un officier du bord, un commissaire aux affaires maritimes ou son délégué dans l'exercice de ses fonctions est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

31. Est punie des peines prévues aux articles 280 et 281 du code pénal, suivant les distinctions y établies, et sans préjudice de l'application des articles 399, alinéa 2, 400 et 401 du même code, toute personne embarquée qui frappe l'une des personnes spécifiées à l'article précédent, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

32. Celui qui fait partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, est puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans.

On entend par complot la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes, dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.

33. Ceux qui, par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, s'emparent au navire, sont punis de la réclusion de dix ans à quinze ans.

S'ils sont officiers ou chefs du complot, ils sont passibles de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

34. Dans le cas prévu par l'article 33 ci-dessus, les peines sont celles de la réclusion de quinze ans à vingt ans ou celles de la réclusion à vie, si les violences ou les menaces ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave.

Les mêmes peines sont appliquées si les coupables ont soumis les personnes à des tortures corporelles.

35. Si les violences ou les menaces exercées sans intention de donner la mort l'ont pourtant causée, les coupables sont condamnés à la réclusion à vie.

36. La tentative d'assassinat ou de meurtre pour faciliter le crime prévu à l'article 33 est punie de la réclusion à vie.

37. Les peines comminées par les articles 33 à 35 ci-dessus sont appliquées lors même que la consommation du crime a été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des coupables.

38. Il n'est prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés aux articles 28, 29, 32 et 33 ci-dessus, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se sont retirés au premier avertissement du capitaine ou d'un officier.

Dans les cas des articles 29, 32 et 33 ci-dessus, les actes de résistance du capitaine et de personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard aux circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

39. Tout capitaine, tout officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée, est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines, le capitaine, l'officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui se rend coupable d'outrage par paroles, faits, gestes ou menaces envers une personne embarquée.

Tout capitaine qui, sans motifs légitimes, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions use, fait ou laisse user de violence, est puni conformément aux articles 257 et 266 du code pénal.

40. Tout capitaine qui favorise soit expressément, soit tacitement l'usurpation de l'exercice du commandement à bord, en ce qui touche la manoeuvre et la direction du navire, et consent à n'être que porteur d'expédition, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

41. Quiconque prend indûment le commandement d'un navire ou y exerce indûment des fonctions pour lesquelles un diplôme ou une licence est requis, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

La même peine est prononcée contre le propriétaire ou l'armateur qui se rend complice des faits prévus à l'alinéa précédent.

42. Tout capitaine qui, irrégulièrement, embarque ou débarque un homme d'équipage, ou admet un passager à son bord, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

43. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 500 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un but de lucre, se livre au placement des marins ou procure ou fait procurer un emploi à bord d'un navire.

44. 1. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque, se trouve sans le consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de la personne responsable du navire, à bord d'un navire luxembourgeois.

2. Est puni des mêmes peines quiconque, par quelque moyen que ce soit, favorise l'embarquement ou le débarquement d'une personne visée au paragraphe 1, ou son séjour à bord d'un navire.

3. Si le coupable visé aux paragraphes 1 et 2 fait partie de l'équipage d'un navire luxembourgeois, la peine d'emprisonnement est d'un mois au moins et l'amende de 2.000 euros au moins.

4. La personne visée au paragraphe 1er qui est trouvée à bord d'un navire luxembourgeois est, pour la durée de sa présence à bord pendant le voyage, considérée comme marin pour l'application du présent code.

45. 1. Le capitaine doit, s'il constate la présence d'une personne se trouvant à bord de son navire sans son consentement préalable, en informer le commissaire aux affaires maritimes qui transmet au procureur d'Etat.

A cet effet, le capitaine établit une déclaration en double exemplaire, signée par lui et contenant les informations suivantes:

- 1° Les nom, prénoms, lieu et date de naissance, adresse et nationalité (ou nationalités) de la personne découverte à bord;
- 2° toute particularité concernant cette personne;
- 3° le lieu d'embarquement ou à défaut de renseignement précis, le lieu présumé d'embarquement;
- 4° la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque la personne a été découverte;
- 5° en résumé, les circonstances de la découverte de cette personne;
- 6° si le voyage au cours duquel la personne en question a été découverte comporte des escales dans plusieurs ports, le port de départ et les différents ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivées et de départs et, dans tout autre cas, les ports où le navire a fait escale après avoir quitté le lieu présumé d'embarquement.

2. Si le procureur d'Etat décide de rapatrier la personne, il procède conformément au titre 3.

3. Si le procureur d'Etat décide de renvoyer la personne, le capitaine met la personne découverte à bord de préférence à la disposition des autorités compétentes locales du premier port d'escale d'un Etat qui est partie à la convention internationale sur les passagers clandestins, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Si le capitaine estime néanmoins que la personne découverte n'y est pas traitée conformément aux dispositions de cette convention, ou si cette personne émet des objections à son débarquement dans ce port, elle est débarquée dans tout autre port où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article 44, paragraphe 4.

Les objections en question doivent être présentées dès que le capitaine a informé la personne découverte de sa décision de la débarquer.

Si la personne découverte est mise à la disposition des autorités compétentes locales, le second exemplaire de la déclaration du capitaine visé au paragraphe 1 de cet article, est remise auxdites autorités. En vue d'assurer la remise de cette personne aux autorités compétentes, il est fait appel à la collaboration des autorités consulaires qui représentent les intérêts luxembourgeois, si celles-ci sont disponibles.

4. Toute infraction aux dispositions du présent article est punie d'une amende de 500 euros à 20.000 euros.

46. Lorsqu'une personne est découverte à bord dans les conditions visées à l'article 45 et remise à l'autorité compétente conformément à ce même article, les frais d'entretien dans le port de débarquement ainsi que les frais éventuels de rapatriement sont à charge de l'armateur.

Si l'intéressé est entendu dans un autre lieu que le port de débarquement, ou encore, s'il est renvoyé à un autre Etat que celui dont il est le national, les frais d'entretien sont limités aux frais exposés durant une période de trois mois à dater de la mise à disposition des autorités compétentes.

Les frais de renvoi sont également à charge de l'armateur.

47. Quiconque, à l'exception des agents de l'autorité, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, accoste un navire ou y amarre une embarcation, avant le licenciement de l'équipage de ce navire et malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 1.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Quiconque, à bord d'un navire de mer, distribue ou vend des boissons alcooliques soit à l'équipage soit à toute autre personne se trouvant à bord, s'il n'y est pas autorisé par le capitaine du navire, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 1.000 euros.

48. Tout capitaine qui laisse à terre, sans en aviser le commissaire aux affaires maritimes et l'autorité locale, un homme d'équipage malade ou blessé, ou ne lui procure pas, lorsqu'il y est tenu, le moyen d'assurer le traitement ou

son rapatriement est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.

La même peine est applicable au capitaine qui, ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint le port de sa destination, un passager malade ou blessé n'en a pas avisé le commissaire aux affaires maritimes et l'autorité locale.

49. Est puni d'une amende de 251 euros à 15.000 euros, le capitaine d'un navire qui appareille sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins de l'équipage.

En cas de récidive dans les deux années, à compter d'une première condamnation, l'emprisonnement de huit jours à six mois peut, de plus, être prononcé.

50. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine d'un navire qui embarque pour la consommation de son équipage des denrées alimentaires ou des boissons non conformes à la législation luxembourgeoise sur les denrées alimentaires.

51. Tout capitaine d'un navire qui s'oppose ou fait obstacle aux visites à bord des agents chargés du contrôle des approvisionnements en vivres ou à l'accomplissement de leur mission, est passible d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

52. Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation prévues au titre 2 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et aux conventions y mentionnées, ainsi qu'aux règlements pris en leur exécution, sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 3.000 euros à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

53. Si l'une des infractions prévues à l'article précédent ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart, a occasionné pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, l'emprisonnement est de trois mois au moins et l'amende de 10.000 euros au moins.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a causé une pollution de la mer ou des côtes maritimes, ou entraîné la mort d'une ou de plusieurs personnes, ou causé à autrui une maladie ou une incapacité de travail personnel, le coupable est puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 20.000 euros à 25.000 euros.

54. Tout capitaine qui refuse d'obéir aux ordres des consuls ou des commissaires aux affaires maritimes ou de leurs délégués, ou qui les outrage par paroles, faits, gestes ou menaces, dans l'exercice de leurs fonctions, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

55. Est punie d'une amende de 500 euros à 10.000 euros, tout capitaine dont le navire ne porte pas les marques extérieures d'identité requises par les lois et règlements.

L'emprisonnement de huit jours à six mois peut, en outre, être prononcé contre le capitaine, qui, volontairement, efface, altère ou masque ces marques.

56. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine qui contrevient aux dispositions des articles 59, 61, 86, 87, 988 et 998 du code civil.

57. Celui qui se fait remettre ou fait dresser des documents de bord au moyen de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées, ou au moyen de fausses déclarations, est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

58. Quiconque contrefait ou falsifie un livret de marin ou un document similaire ou fait usage d'un livret de marin ou de documents similaires contrefaits ou falsifiés est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an.

59. Tout capitaine qui, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées, ne prête pas assistance à toute personne, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes en danger de se perdre, est puni d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de 500 euros à 12.500 euros.

Est puni des mêmes peines, tout capitaine qui, après un abordage, omet de faire connaître à l'autre navire le nom et la nationalité de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient ou il va.

61. Est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans, tout capitaine qui pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger, l'abandonne sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux de l'équipage.

Est punie des mêmes peines, tout capitaine qui, en abandonnant son navire, néglige de sauver les personnes embarquées ainsi que les documents et l'argent du bord, les objets et marchandises les plus précieux.

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de 500 euros à 12.500 euros tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, n'est pas resté à bord le dernier.

62. Tout capitaine chargé de la conduite d'un navire, qui, dans une intention frauduleuse, le détourne à son profit, est puni de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Est puni de la même peine tout capitaine qui, dans une intention criminelle ou à dessein de nuire, jette à la mer ou détruit, sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou effets du bord, ou fait fausse route.

63. Tout capitaine ou pilote chargé de la conduite d'un navire qui, dans une intention criminelle l'échoue, le détruit ou le perd, ou l'endommage gravement par tout moyen autre que l'incendie, est puni des peines prévues aux articles 510, 511, 513, 514 et 516 du code pénal suivant les distinctions y établies.

Les personnes embarquées reconnues coupables de ces crimes encouront la peine immédiatement inférieure.

Les peines prévues à l'article 510 du code pénal sont applicables à quiconque ayant connaissance du caractère volontaire des faits visés à l'alinéa 1er du présent article, en a tiré du profit.

Les peines prévues à l'article 516 du code pénal sont applicables à ceux qui, dans une intention criminelle, provoquent ou instiguent les faits visés aux alinéas 1er et 2 du présent article.

64. Tout capitaine qui commet des actes de piraterie, est puni de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

Est considéré comme piraterie tout acte illicite de violence commis contre un autre navire ou des personnes à leur bord en haute mer ou contre un navire ou des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Les personnes embarquées coupables des mêmes faits sont punis de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Si, dans le cas des alinéas précédents, il y a homicide involontaire, la peine est celle de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

S'il y a prise d'otage ou tentative d'homicide volontaire, les coupables sont punis de la réclusion à vie.

65. Est puni de la réclusion à vie, le capitaine qui volontairement livre son navire aux pirates.

Sont punis de la réclusion de quinze à vingt ans les hommes d'équipage qui, contre le gré du capitaine, livrent le navire aux pirates.

TITRE 2

De la juridiction

Chapitre 1er. – De la juridiction en matière de discipline

66. Le droit de statuer sur des fautes de discipline et de prononcer les peines est attribué, tant en mer que dans les ports, au capitaine du navire.

67. Les décisions du capitaine peuvent être attaquées par un recours porté devant le commissaire aux affaires maritimes.

Chapitre 2. – De la compétence des juridictions

68. Les infractions commises à bord d'un navire luxembourgeois sont réputées commises sur le territoire du Grand-Duché.

Les chambres criminelles et correctionnelles du tribunal d'arrondissement de Luxembourg connaissent des crimes et délits commis à bord d'un navire luxembourgeois.

Le tribunal de police de Luxembourg connaît des contraventions commises à bord d'un navire luxembourgeois.

69. Peut être poursuivi au Grand-Duché, tout capitaine ou homme d'équipage d'un navire luxembourgeois qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une infraction au présent code.

Peut de même être poursuivi au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 47, 57 et 58 du présent code.

Les poursuites visées au présent article peuvent avoir lieu même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du Grand-Duché.

70. Si le fait déferé à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement de Luxembourg ne constitue qu'une faute de discipline, le juge applique la peine disciplinaire.

TITRE 3

De la forme de procéder

Chapitre 1er. – De la forme de procéder en matière de fautes de discipline

71. La personne poursuivie est informée des griefs formulés contre elle.

Avant de statuer, le capitaine la met à même d'expliquer, oralement ou par écrit, ses actes et les mobiles de sa conduite. Si elle le demande, ses explications font l'objet d'un procès-verbal.

Le prononcé de toute peine disciplinaire est communiqué au coupable, oralement ou par écrit, avec indication de la faute retenue, et relaté dans le registre de bord. La communication de la décision est attestée dans le registre de bord par le coupable et le capitaine. Si le coupable refuse de signer, il en est fait mention.

L'extrait afférent du livre de bord est communiqué au commissaire aux affaires maritimes. En cas de retenue de salaire ou de traitement, le commissaire aux affaires maritimes en informe l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

72. La peine disciplinaire prononcée devient exécutoire avec sa communication au coupable.

Le droit d'exécution appartient au capitaine.

73. Dans les dix jours qui suivent son arrivée au prochain port, le coupable peut former par écrit un recours devant le commissaire aux affaires maritimes.

Le recours n'a pas d'effet suspensif.

Si le requérant le demande, il est entendu oralement par le commissaire aux date et lieu fixés par celui-ci.

Le requérant peut se faire assister d'un avocat de son choix.

Le commissaire statue par une décision motivée qui est communiquée au requérant.

Si un recours contre une décision de retenue de salaire ou de traitement est reconnu fondé, les montants déjà retenus sont restitués.

Chapitre 2. – De la forme de procéder en cas d'infraction pénale

74. Lorsqu'une infraction pénale a été commise à bord du navire, le capitaine procède aussitôt à une enquête.

A cet effet il entend les témoins ainsi que la personne suspecte et entreprend tous les actes de l'enquête qui ne supportent aucun retard.

Le capitaine peut faire opérer une fouille des passagers et des hommes d'équipage et procéder à la saisie des objets pouvant servir de preuve.

Le capitaine dresse un rapport sur les actes d'enquête auxquels il a procédé et sur le résultat de ses recherches. Il adresse ce rapport, signé par lui, ainsi que le procès-verbal d'audition des témoins et du suspect et les pièces à conviction sans retard au commissaire aux affaires maritimes qui les transmet au procureur d'Etat près du tribunal d'arrondissement de Luxembourg.

75. En cas de crime ou de délit commis à bord d'un navire, le capitaine peut faire arrêter provisoirement le suspect. Dans ce cas il doit en informer sans délai le commissaire aux affaires maritimes qui en réfère immédiatement au procureur d'Etat.

Si le procureur d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu de maintenir le suspect en détention provisoire, il ordonne la mise en liberté. Le capitaine doit exécuter l'instruction afférente.

Au cas où le procureur d'Etat estime qu'il y a lieu de maintenir le suspect en détention provisoire, il doit requérir un mandat de détention provisoire auprès du juge d'instruction. Au cas où un tel mandat est décerné par le juge d'instruction, il est porté dans les meilleurs délais à la connaissance du capitaine et du suspect.

76. Lorsqu'un crime ou délit a été commis par le capitaine, ou avec sa complicité, les attributions dévolues par les articles précédents au capitaine, reviennent au premier officier.

Chapitre 3. – Dispositions spéciales

77. *Abr. implicitement (L. 13 juin 1994)*

78. Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions du présent code, lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger, pour le même fait, sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

79. Les crimes et les délits prévus par le présent code se prescrivent selon le droit commun.

En matière disciplinaire, la prescription des poursuites est de six mois à compter du jour où la faute a été commise.

La prescription de la peine en matière disciplinaire est d'une année.

80. Lorsque la retenue de salaire ou de traitement prononcée en vertu du présent code ne peut être opérée sur des gages déjà acquis, elle est imputée sur les gages ultérieurs dus par suite d'un engagement subséquent à l'homme d'équipage coupable.

Le produit des retenues sur les traitements et les salaires opérées en vertu du présent code revient au Trésor.

...

4.

Renvois

8 avril 1991. – Règlement grand-ducal régissant le livret marin

v. Mém. 1991, 518

mod. règl. gd. 19 août 2008, 2018

25 octobre 1991. – Règlement grand-ducal concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins

v. Mém. 1991, 1421

22 juin 2000. – Règlement grand-ducal transposant la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins ainsi que de la directive 98/85/CE de la Commission du 11 novembre 1998 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins

v. Mém. 2000, 1220

mod. règl. gd. 31 janvier 2003, Mém. 2003, 936; règl. gd. 11 décembre 2003, Mém. 2003, 3682; règl. gd. 15 octobre 2004, Mém. 2004, 2672; règl. gd. 7 mai 2009, Mém. 2009, 1542; règl. gd. 14 avril 2010, Mém. 2010, 1031

11 décembre 2003. – Règlement grand-ducal transposant la directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers

v. Mém. 2003, 3975

10 septembre 2004. – Règlement grand-ducal transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil

v. Mém. 2004, 2518

16 février 2005. – Règlement grand-ducal 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

v. Mém. 2005, 608

mod. règl. gd. 31 juillet 2005, Mém. 2005, 2742

