

N° 8419
CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification

**1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la
création d'un registre public maritime luxembourgeois,**

**2° de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de
l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de
la TVA**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 23.7.2024

*

Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 3 juillet 2024 approuvant sur proposition du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Le Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification

1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,

2° de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 23 juillet 2024

Le Premier ministre,
Luc FRIEDEN

*Le Ministre de l'Économie, des PME,
de l'Énergie et du Tourisme,*
Lex DELLES

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1^{er} – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Art. 1^{er}. L'article 0.1.0-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est modifié comme suit :

- 1° l'alinéa 2 est supprimé ;
- 2° l'alinéa 4, première phrase, est remplacé par : « Le certificat d'immatriculation atteste, jusqu'à preuve du contraire, que les conditions d'immatriculation requises au livre 1^{er} et des règlements pris en son exécution sont remplies. » ;
- 3° à l'alinéa 5, il est ajouté les termes « ayant les affaires maritimes dans ses attributions, ci-après le « ministre », » après le terme « ministre ».

Art. 2. Le livre 1^{er} de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

« LIVRE 1 —

Immatriculation des navires au registre maritime et des droits réels sur les navires

La convention se rapportant au présent livre 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.

TITRE 1 –

Immatriculation des navires

Art. 1.1.0-1. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° Charte-partie d'affrètement coque-nue : le contrat par lequel la gestion nautique et commerciale du navire sont transférées à l'affréteur qui devient l'exploitant du navire pendant la durée de l'affrètement coque-nue. Aux fins d'immatriculation, est assimilé au contrat d'affrètement coque-nue, le contrat de crédit-bail lorsque la société de crédit-bail propriétaire, en louant le navire, confie la gestion nautique et commerciale du navire au locataire.
- 2° Déclarant : la ou les personnes physiques ou morales au nom de qui ou desquelles le navire est immatriculé au registre maritime et qui figurent sur le certificat d'immatriculation.
- 3° Exploitant : le propriétaire du navire ou toute autre personne physique ou morale qui exploite le navire pour son propre compte. L'exploitant s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées aux termes des conventions internationales applicables et par le droit luxembourgeois, indépendamment du fait que d'autres personnes physiques ou morales s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou obligations.
- 4° Gestion nautique : l'armement et l'équipement du navire.

5° Immatriculation : l'acte d'inscrire un navire sous un numéro d'ordre d'une série continue au registre maritime.

On distingue deux types d'immatriculation :

- i. l'immatriculation en pleine propriété : elle se fait sur base d'un titre de propriété. Le cas échéant, le navire immatriculé en pleine propriété peut être frété coque-nue, lorsque les effets de l'immatriculation sont suspendus durant la période de la charte-partie d'affrètement coque-nue pour permettre l'inscription du navire sur un registre étranger. Ceci entraîne le gel du pavillon luxembourgeois.
 - ii. l'immatriculation en affrètement coque-nue : il s'agit du cas où le navire est immatriculé sur le registre maritime luxembourgeois alors que les droits de propriété et autres droits réels le grevant sont inscrits dans le registre d'un autre État dont la législation permet l'abandon du pavillon national au profit du pavillon luxembourgeois.
- 6° Jauge : pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, la jauge d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.
- 7° Nationalité luxembourgeoise du navire : un navire est luxembourgeois lorsqu'il est immatriculé au registre maritime et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.
- 8° Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ne dépassant pas quinze ans d'âge à compter de la pose de la quille, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement.

Les navires autonomes et les drones marins et sous-marins sont considérés comme un navire s'ils remplissent les conditions visées à l'alinéa 1^{er}. Sauf dispositions contraires, ils respectent les dispositions pertinentes des conventions internationales et de la présente loi sinon les règles prescrites par règlement grand-ducal.

Le commissaire peut toujours exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire.

Il peut également accorder des dérogations aux navires qui ne répondent pas aux conditions posées à l'alinéa 1^{er} dans les limites prévues à l'article 1.1.2-2.

Les navires de pêche ou ayant une activité analogue ainsi que les navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, et les autres navires appartenant à l'État luxembourgeois ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Les îles artificielles, installations et ouvrages flottants sont assimilés à des navires en vue de l'application des dispositions du livre 1^{er}, 2, 5 et 6 de la présente loi, sauf dispositions contraires. Un règlement grand-ducal précise les règles techniques applicable à ces derniers.

9° OMI : l'Organisation maritime internationale.

10° Registre des droits réels sur navire : registre tenu par le conservateur des hypothèques maritimes où sont inscrits, pour chaque navire immatriculé au registre maritime, les actes et les jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège.

11° Registre maritime : registre tenu par le conservateur des hypothèques maritimes où sont inscrites les immatriculations.

Art. 1.1.0-2. (1) La délivrance du certificat d'immatriculation du navire et sa prorogation au-delà de la première année sont soumises au paiement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA d'une taxe de base annuelle comprenant une partie fixe et une partie variable calculée en fonction de la jauge nette et de l'âge du navire. La partie fixe ne peut ni être inférieure à 2 000 euros ni excéder 5 000 euros. Le coefficient pour calculer la partie variable est compris entre 0,25 et 1,25 en fonction de la jauge nette et de l'âge du navire.

Il est accordé une réduction sur la taxe annuelle en raison de l'utilisation par le navire de carburants renouvelables et bas carbone ou de sources d'énergie de substitution ou les deux effectuée lors de l'exercice d'exploitation précédent. Le taux de réduction dépend de l'intensité de gaz à effet de

serre de l'énergie utilisée à bord du navire qui est calculée sur base de la méthode décrite à l'annexe I du règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

(2) Un règlement grand-ducal précise la méthode de calcul de la taxe annuelle, y compris les réductions visées au paragraphe 1^{er} alinéa 2, ainsi que les rétributions à prélever pour l'examen de la demande d'immatriculation ou de prorogation de l'immatriculation des navires, pour l'analyse en vue de l'établissement et la délivrance des certificats et documents requis, pour l'analyse de la radiation de l'immatriculation.

Chapitre 1^{er} – Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au registre maritime

Art. 1.1.1-1. Champ d'application

(1) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires :

- 1° – soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen sous réserve que tout ou partie significative de la gestion du navire soit effectuée ;
 - soit par le propriétaire qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;
 - soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confiée cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;
 - soit par une personne morale à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion, et qui l'exerce à partir de son siège ou d'un établissement stable, situé au Luxembourg.
- 2° – soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou partie significative de la gestion du navire soit effectuée ;
 - soit par le propriétaire à partir de son siège ou d'un établissement stable situé au Luxembourg ;
 - soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confiée cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;
 - soit par une personne morale à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion, et qui l'exerce à partir de son siège ou d'un établissement stable, situé au Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires dont l'exploitant, non propriétaire, est ressortissant d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen ou une société ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir d'un établissement stable situé au Luxembourg.

(3) Peuvent être immatriculés en affrètement coque-nue au registre maritime, sur base d'un contrat d'affrètement coque-nue, les navires affrétés coque-nue par des personnes physiques ou morales telles que définies aux paragraphes 1 et 2 et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire.

(4) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires pour lesquels la gestion nautique remplit les critères cumulatifs suivants :

- a) Elle est effectivement exercée à partir du Luxembourg depuis un établissement stable de la personne morale propriétaire, de l'exploitant ou de l'affréteur ou d'une personne morale établie au Luxembourg liée contractuellement avec le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur pour assurer cette gestion nautique ;
- b) Le gestionnaire nautique du navire répond à l'une des conditions suivantes :
 - il est détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté à Londres par l'Organisation maritime internationale le 4 novembre 1993 ;

- lorsque le navire n'est pas régi par le code mentionné au précédent alinéa et que son gestionnaire ne détient pas le document de conformité qui y est mentionné, il prouve qu'il assure depuis le Luxembourg les mesures équivalentes de gestion nécessaires à l'exploitation du navire.

Section 1^{ère} – Immatriculation des navires au registre maritime

Art 1.1.1-2. Registre maritime

(1) Le registre maritime des navires est placé sous l'autorité du commissaire et tenu par le conservateur des hypothèques maritimes.

(2) Le registre maritime est public et fait état des immatriculations des navires telles que définies à l'article 1.1.0-1, point 5. Un extrait du registre maritime ou un certificat négatif d'immatriculation est délivré à toute personne qui le requiert.

Sous-section 1^{ère} – Demande d'immatriculation

Art. 1.1.1-3. Généralités

(1) Une demande signée d'immatriculation d'un navire construit ou en construction doit être introduite, auprès du commissaire, sur un formulaire distinct en fonction du type d'immatriculation demandée. Elle doit être accompagnée des pièces et documents requis aux articles 1.1.1-4 à 1.1.1-6 ainsi que ceux nécessaires pour bénéficier de la réduction de taxe annuelle visée à l'article 1.1.0-2.

(2) En cas d'impossibilité de se procurer les pièces requises conformément au paragraphe 1^{er}, la demande est accompagnée de pièces considérées comme équivalentes par le commissaire.

En cas d'imprécision des pièces fournies conformément au paragraphe 1^{er}, le commissaire requiert également les pièces supplémentaires qu'il estime nécessaires pour déterminer si les conditions d'immatriculation prévues au présent livre sont remplies.

Art. 1.1.1-4. Demande d'immatriculation en pleine propriété

(1) La demande en vue d'une immatriculation en pleine propriété doit être introduite par le propriétaire ou par l'exploitant, en leur qualité de « déclarant », ou par leur mandataire.

L'exploitant, non propriétaire, peut demander l'immatriculation en son propre nom uniquement s'il y a été expressément autorisé par le propriétaire et s'il accepte d'être responsable du navire et des personnes embarquées conformément au droit luxembourgeois et aux conventions internationales.

(2) La demande pour une immatriculation en pleine propriété indique :

- 1° le nom actuel du navire et le nom proposé pour l'immatriculation du navire à Luxembourg ;
- 2° le numéro OMI du navire ;
- 3° les noms, adresses et nationalités du ou des propriétaires du navire, la nature et la quotité des droits ;
- 4° les noms, adresses et nationalités de l'exploitant du navire et le lieu d'où l'exploitation du navire est dirigée ;
- 5° l'identification du déclarant autorisé à immatriculer le navire ;
- 6° les noms et adresse des personnes physiques ou morales qui s'acquittent au nom de l'exploitant de certaines tâches ou obligations imposées aux termes des conventions internationales applicables et par le droit luxembourgeois, la description desdites tâches et obligations et l'indication du ou des lieux de réalisation desdites tâches ou obligations.

(3) La demande est complétée par les documents suivants :

- 1° en cas d'immatriculation de navire en provenance d'un registre étranger ;
 - a) une déclaration de l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé ou enregistré en dernier lieu, constatant l'absence d'hypothèque sur le navire et indiquant le dernier propriétaire inscrit ;

- b) une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé en dernier lieu ;
- 2° l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, ou une copie certifiée conforme à l'original sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. Si l'acte est un acte authentique, il en est remis une expédition ;
- 3° le cas échéant, le consentement des propriétaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime par l'exploitant visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;
- 4° le cas échéant, l'engagement de l'exploitant qui demande l'immatriculation en son propre nom qu'il assume les responsabilités telles que visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;
- 5° le cas échéant, une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 6° une déclaration du bénéficiaire effectif et une copie de sa pièce d'identité aux fins de vérification de son honorabilité conformément à l'article 1.1.1-3, paragraphe 3 ;
- 7° le cas échéant, le contrat avec le gestionnaire nautique.

Tant que l'attestation visée au paragraphe (3) point 1 b) fait défaut, l'immatriculation en pleine propriété au registre maritime porte une mention indiquant que les effets des inscriptions sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée et seul un certificat d'immatriculation provisoire, tel que visé à l'article 1.1.1-7, alinéa 3, peut être délivré.

Art. 1.1.1-5. Mesures spécifiques pour la demande d'autorisation de frètement coque-nue d'un navire immatriculé en pleine propriété

(1) Un navire faisant l'objet d'une immatriculation en pleine propriété au registre maritime peut être autorisé par le commissaire à être frété coque-nue vers un registre maritime étranger déterminé.

La demande d'autorisation de frètement coque-nue indique :

- 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 le navire sera inscrit.

(2) La demande d'autorisation est accompagnée des documents suivants :

- 1° une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 2° une copie certifiée conforme du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation du navire auprès d'un État de pavillon étranger sur base d'un frètement coque-nue ;
- 3° un engagement formel du propriétaire :
 - a) de remettre au commissaire, endéans les trente jours de l'autorisation de frètement, respectivement endéans les 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'État étranger sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original ;
 - b) d'informer immédiatement, par dérogation à l'article 1.1.1-11, le commissaire 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 ;
- 4° une convention écrite entre le propriétaire et l'affréteur, stipulant expressément :
 - a) la renonciation à battre pavillon luxembourgeois et à afficher « Luxembourg » comme port d'attache pendant toute la durée que le navire se trouve en frètement coque-nue ;

- b) le maintien pendant toute la durée du frètement des standards techniques et sociaux tels qu'imposés par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie ;
 - c) la suspension temporaire de tous les endossements pour homologation des certificats de bord, estampillés sous l'autorité du Luxembourg ;
 - d) 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'affrèteur garantissent pleine coopération pour faciliter aux experts désignés par le commissaire les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires ;
 - e) que toutes modifications ou ajouts ultérieurs à la convention initiale entre parties ainsi que tout sous-affrètement subséquent, lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant, devront être notifiés au commissaire immédiatement par dérogation à l'article 1.1.1-11 avec indication quant à leur incidence sur la teneur de la convention de base. Ces modifications ou ajouts seront également sujets au consentement par écrit de la part des créanciers privilégiés ou hypothécaires dont les intérêts sont en cause.
- 5° Une déclaration de principe des autorités étrangères que le navire peut être immatriculé en frètement 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.

(3) En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, point 3°, le commissaire prononce une amende administrative de 25 à 25.000 euros à l'encontre du propriétaire.

En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, point 4°, le commissaire prononce une amende administrative de 25 à 25.000 euros à l'encontre du propriétaire ou de l'affrèteur et le retrait d'office du certificat navigabilité du navire ou une de ces sanctions uniquement.

L'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est chargée du recouvrement des amendes administratives qui lui sont communiquées par le Commissaire. Le recouvrement est poursuivi comme en matière d'enregistrement.

Art. 1.1.1-6. Mesures spécifiques pour la demande d'immatriculation au frètement coque-nue sur base d'une charte-partie d'affrètement coque-nue

(1) Sous réserve de l'obtention du consentement visé au paragraphe 2, point 3, l'affrèteur peut introduire une demande d'immatriculation sur base d'un affrètement coque-nue.

(2) En dehors des données à fournir pour l'immatriculation telles qu'énoncées à l'article 1.1.1-4 à l'exception de celles visées à son paragraphe 3, la demande pour une immatriculation sur base d'un affrètement coque-nue doit indiquer les noms et adresse des affrêteurs du navire.

La demande est complétée par les documents suivants :

- 1° la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales qui ont affrété le navire ;
- 2° une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 3° le consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime ;
- 4° un certificat délivré par l'État de pavillon étranger constatant la propriété du navire et toute autre inscription de droits réels qui le greève le cas échéant ;
- 5° 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 État autorise le frètement coque-nue ;
- 6° un engagement exprès de l'affrèteur que :
 - a) le navire battra exclusivement pavillon luxembourgeois et affichera « Luxembourg » comme port d'attache aussi longtemps que le navire sera exploité sous affrètement coque-nue ;

- b) celui-ci informera immédiatement, par dérogation à l'article 1.1.1-11, le commissaire lorsque l'affrètement coque-nue a pris fin pour quelque raison que ce soit ou lorsqu'un État de pavillon tiers a accordé le droit de battre son pavillon au navire ;
- c) 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.

(3) En cas de non-respect des engagements pris sur base du point 6°, a) et b), la radiation du navire est prononcée d'office.

En cas de non remise de tous les certificats en violation du point 6°, c), le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'affrèteur selon la procédure définie à l'article 1.1.1-5, paragraphe 3, alinéa 3. Le montant de l'amende administrative est fixée à 25 à 25.000 euros.

Sous-section 2 – Procédure d'immatriculation

Art. 1.1.1-7 Généralités

Quel que soit le type d'immatriculation demandée, sur base de la demande complète visée à la sous-section précédente et après analyse et autorisation du commissaire, le conservateur des hypothèques maritimes inscrit le navire au registre maritime et délivre au déclarant un certificat d'immatriculation.

Pour ce faire, le commissaire communique au conservateur des hypothèques maritimes les informations et documents utiles.

Un certificat provisoire peut être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an ni être renouvelé.

Art. 1.1.1-8. Certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime

(1) L'immatriculation du navire donne lieu à l'émission d'un certificat d'immatriculation sans limite de durée, dont le numéro est mentionné au registre maritime.

(2) La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation d'exploiter le navire et de battre pavillon luxembourgeois sous réserve de l'article 1.1.1-9. Le certificat d'immatriculation ne vaut pas autorisation de naviguer.

(3) Les mentions obligatoires du certificat d'immatriculation sont énumérées par règlement grand-ducal.

Art. 1.1.1-9. Mesures dérogatoires relatives au certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime sur base d'un frètement coque-nue

Le certificat d'immatriculation au registre maritime sur base d'un frètement coque-nue porte la mention suivante :

« The present certificate grants no right to fly the Luxembourg flag while the vessel is subject to the bareboat charter filed on...

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 ... ».

A l'expiration de la charte-partie d'affrètement coque-nue, le certificat d'immatriculation vierge de la mention de l'alinéa 1^{er} est remis au déclarant.

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

Par dérogation à l'article 1.1.1-11, la résiliation de la charte-partie doit être notifiée immédiatement au commissaire.

Art. 1.1.1-10. Mesures dérogatoires relatives au certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime sur base d'un affrètement coque-nue

Par dérogation à l'article 1.1.1-8, la durée de validité du certificat d'immatriculation du navire immatriculé sous affrètement coque-nue est limitée à la durée la plus courte entre celle fixée par la charte-partie d'affrètement coque-nue et celle de l'autorisation donnée par les autorités étrangères pour fréter le navire coque-nue. Cette durée maximale est mentionnée au registre maritime.

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

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation d'exploiter le navire et de battre pavillon luxembourgeois. Le certificat d'immatriculation ne vaut pas autorisation de naviguer.

Section 2 – Modifications postérieures et radiation de l'immatriculation

Sous-section 1^{ère} – Modifications

Art. 1.1.1-11. Notification des modifications

Tout fait appelant une modification des indications, que doivent contenir la demande et les documents produits aux fins de l'immatriculation sur base des articles 1.1.1-3 et suivants y compris tout fait visé sous l'article 1.1.1-14, doit être notifié dans les trente jours sa survenance au commissaire par le déclarant. En cas de décès du déclarant si ce dernier est une personne physique, 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 original constatant ce fait, ou une copie certifiée conforme à l'original sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. Si ce document est un acte authentique, il en est remis une expédition.

Toute notification d'un changement apporté à la jauge, 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 auprès du conservateur des hypothèques maritimes. Les modifications de caractéristiques sont mentionnées sur le certificat d'immatriculation et sur les duplicatas de ce certificat par le commissaire.

En cas de violation du présent article, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre du déclarant selon la procédure définie à l'article 1.1.1-5, paragraphe 3, alinéa 3 et la radiation du navire peut être prononcée d'office ou une de ces sanctions uniquement. Le montant de l'amende administrative est fixé à 25 à 25.000 euros.

Art. 1.1.1-12. Nullité de l'immatriculation étrangère

L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé au registre maritime 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.

Art. 1.1.1-13. Renouvellement du certificat d'immatriculation

Le certificat d'immatriculation à durée limitée, délivrée sur base de l'article 1.1.1-10, peut faire l'objet d'un ou plusieurs renouvellements, au moyen d'une demande introduite sur un formulaire distinct et accompagnée des pièces et documents visés aux articles 1.1.1-5 ou 1.1.1-6.

Sur base de la demande de renouvellement complète et après analyse et autorisation du commissaire, le conservateur des hypothèques maritimes délivre au déclarant un nouveau certificat d'immatriculation.

Sous-section 2 – Radiation

Art. 1.1.1-14. Événements entraînant la radiation

(1) La radiation de l'immatriculation du navire intervient d'office dans les cas suivants :

- a) en cas de transmission de la propriété du navire à moins que le nouveau propriétaire déclare vouloir maintenir l'immatriculation ;

- b) à l'expiration de la charte-partie d'affrètement coque-nue si aucune demande n'est formulée en vue du renouvellement du certificat d'immatriculation sous affrètement coque-nue ;
- c) en cas d'absence de paiement de la taxe annuelle visée à l'article 1.1.0-2 dans les délais impartis ;
- d) à tout moment lorsque les conditions ayant prévalu à l'immatriculation ne sont plus remplies ;
- e) en cas de retrait du certificat de navigabilité dans les cas visés à l'article 2.0.0-11, points 2 à 4.

(2) La radiation de l'immatriculation intervient sur demande du déclarant.

Art. 1.1.1-15. Procédure de radiation

(1) Dans les cas visés aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 1.1.1-14, le conservateur des hypothèques maritimes, après en avoir été informé par le commissaire qui lui transmet les documents requis, radie l'immatriculation du navire du registre maritime et émet un certificat de radiation.

(2) La radiation de l'immatriculation du navire au registre maritime entraîne l'invalidité du certificat d'immatriculation.

(3) En cas de radiation prononcée d'office dans les cas visés à l'article 1.1.1-14, paragraphe 1^{er}, si le navire est grevé d'hypothèques, le conservateur des hypothèques maritimes notifie les créanciers hypothécaires de la radiation d'office de l'immatriculation du navire. La radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques et tous les tiers ayant inscrit un exploit de saisie ont été avisés par le conservateur des hypothèques, sauf si les créanciers inscrits et les tiers susmentionnés consentent à ce qu'elle prenne effet plus tôt.

(4) En cas de radiation demandée par le déclarant, la radiation de l'immatriculation ne peut avoir lieu qu'en l'absence d'inscriptions hypothécaires ou avec le consentement des créanciers hypothécaires.

(5) Le certificat de radiation est notifié au déclarant.

Art. 1.1.1-16. Effets de la radiation

(1) La radiation de l'immatriculation entraîne la perte de nationalité du navire et par conséquent l'interdiction d'exploiter le navire.

(2) La perte de la nationalité a pour effet la perte du droit d'arborer le pavillon luxembourgeois.

(3) La radiation de l'immatriculation est sans effet sur les inscriptions relatives aux droits réels qui ont grevé le navire immatriculé et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

Chapitre 2 – Dispositions relatives au navire

Art. 1.1.2-1. 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.

Art. 1.1.2-2. Dérogations

Sur dérogation spéciale du commissaire et s'ils répondent aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables, peuvent être considérés comme navires au sens de la présente loi :

- 1° les engins d'une jauge brute inférieure à 200 par exception à l'article 1.1.0-1 ;
- 2° les engins dépassant la limite d'âge prévue aux articles 1.1.0-1 et 2.0.0-2 ;
- 3° les engins exploités ou destinés à être exploités à des fins de recherche scientifique ou de formation à la navigation maritime par exception à l'article 1.1.0-1.

Art. 1.1.2-3. Commandement du navire

Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg.

Art. 1.1.2-4. Qualification de l'équipage

L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants.

Art. 1.1.2-5. Composition de l'équipage

Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent.

TITRE 2 –

Des droits réels sur navire

Art. 1.2.0-1. Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas aux navires immatriculés sur base d'un affrètement coque-nue.

Pour un navire frété coque-nue sur base de l'article 1.1.1- 2, paragraphe 3, les inscriptions relatives aux droits réels le grevant continuent d'être régies par la loi luxembourgeoise.

Art. 1.2.0-2. Un règlement grand-ducal précise les conditions d'application du présent titre et notamment :

- 1° l'organisation et le fonctionnement de la conservation des hypothèques maritimes ;
- 2° le mode selon lequel les registres sont tenus ;
- 3° les rétributions à prélever pour l'inscription des droits réels, pour établir et délivrer les certificats et documents, prolonger ou radier une inscription et pour permettre la consultation ou pour fournir des informations.

Art. 1.2.0-3. Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour au conservateur des hypothèques maritimes, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres a été mentionnée par ce dernier.

Art. 1.2.0-4. L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles du présent titre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

Chapitre 1^{er} – Du registre des droits réels sur navire*Section 1^{ère} – Dispositions générales*

Art. 1.2.1-1. (1) Il est institué un registre des droits réels sur navires à côté du registre maritime, prévu par le précédent titre.

Font l'objet d'une inscription :

- a) la propriété d'un navire ;
- b) la mutation de propriété d'un navire ;
- c) la constitution d'hypothèque sur un navire ;
- d) la radiation d'hypothèque sur un navire.

(2) L'inscription dans le registre des droits réels sur navires emporte opposabilité aux tiers de tous les droits réels qui y sont inscrits.

(3) Par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, les actes et jugements soumis à inscription peuvent être en langue anglaise. Le conservateur des hypothèques maritimes

peut demander tout document qu'il juge utile pour s'assurer de la régularité de l'acte ou du jugement qui lui sera soumis.

Art. 1.2.1-2. La tenue du registre est confiée au conservateur des hypothèques maritimes du Commissariat aux affaires maritimes, nommé par le ministre.

Art. 1.2.1-3. Le registre des droits réels sur navire est public.

Le conservateur des hypothèques maritimes est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, soit une copie des actes inscrits au registre et celle des inscriptions subsistantes, soit des extraits sur l'état des inscriptions ou un certificat négatif d'inscription.

Section 2 – Inscription de la propriété des navires

Art. 1.2.1-4. En vue de son inscription, tout acte constitutif, translatif ou extinctif de propriété ou droit réel doit être constaté par écrit. Conformément à l'article 1.1.1-4, paragraphe 3, point 2, l'acte doit être communiqué au Commissaire au moment de la demande d'immatriculation.

Tous les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice ou déclarative d'un droit de propriété sur navire doivent être inscrits au registre des droits réels sur navire. Cette inscription est subordonnée à l'immatriculation préalable du navire au registre maritime. Elle est faite sur base du duplicata de certificat d'immatriculation, et des autres informations utiles transmises par le commissaire.

Les actes authentiques passés en pays étrangers doivent être exécutoires au Luxembourg pour être inscrits.

L'enregistrement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est facultatif.

Art. 1.2.1-5. (1) Le navire est inscrit au registre des droits réels sur navire avec un numéro d'ordre d'une série continue.

(2) L'inscription indique :

- 1° si le propriétaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date et lieu de naissance, nationalité, profession, domicile et résidence et, éventuellement, son domicile élu ;
- 2° si le propriétaire est une personne morale, la dénomination, le siège social, le lieu et la date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence des associés solidaires, administrateurs ou gérants ayant une signature sociale ;
- 3° si plusieurs personnes physiques ou morales ont sur le navire des droits en propriété ou en usufruit, la nature et la quotité de ceux-ci, et porte pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus.

(3) L'inscription mentionne :

- 1° le certificat d'immatriculation délivré par le commissaire ;
- 2° les actes authentiques, les jugements, les actes sous seing privé ou autres pièces établissant la propriété du navire ainsi inscrit.

(4) Un certificat d'inscription est délivré au propriétaire. En cas de mutation de propriété, un nouveau certificat d'inscription est établi après modifications de l'inscription reprenant les informations prévues aux paragraphes 2 et 3.

(5) Le conservateur des hypothèques maritimes peut délivrer des duplicatas de ce certificat à charge de les désigner comme tels et de faire mention de leur délivrance sur le certificat d'inscription.

En cas de dépossession involontaire du certificat d'inscription, le conservateur des hypothèques maritimes peut le remplacer sur base du certificat d'immatriculation.

Art. 1.2.1-6. La mutation de propriété du navire est inscrite sous le même numéro d'ordre que la première inscription à la demande du nouveau ou de l'ancien propriétaire sur base de l'acte translatif de propriété, sans préjudice des autres inscriptions de droits réels sur le navire.

Section 3 – Radiation de l'inscription

Art. 1.2.1-7. (1) En l'absence d'inscriptions hypothécaires, le conservateur des hypothèques maritimes procède à la radiation de l'inscription sur demande écrite du propriétaire.

La demande est accompagnée du certificat d'inscription ou d'un duplicata.

En présence d'inscriptions hypothécaires, la radiation ne peut avoir lieu qu'après extinction des hypothèques conformément aux articles 1.2.2-25 et suivants.

(2) Toute radiation d'inscription opérée sur demande entraîne une radiation de l'immatriculation auprès du registre maritime. Dans ce cas, le conservateur des hypothèques maritimes notifie au commissaire qui ne peut délivrer le certificat de radiation de l'immatriculation qu'après avoir reçu le certificat de radiation de l'inscription.

Chapitre 2 – Privilèges et hypothèques maritimes

Art. 1.2.2-1. Les droits de préférence entre les créanciers de l'exploitant du navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance. Ils prennent toujours les hypothèques.

Art. 1.2.2-2. 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.

Art. 1.2.2-3. Faute par le tiers acquéreur 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 privilégié ou hypothécaire a le droit de faire vendre le navire grevé.

Art. 1.2.2-4. Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits réels 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 1^{ère} – Des privilèges

Art. 1.2.2-5. (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 :

- 1° les frais de justice dus à l'État 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 ;
- 2° les droits de jaugeage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ;
- 3° les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- 4° les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ;
- 5° les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;
- 6° 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 ;
- 7° les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage ;
- 8° les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le consignataire ou l'agent maritime pour les besoins normaux du navire.

(2) Les accessoires du navire et du fret visés sous le paragraphe 1^{er} ci-dessus s'entendent :

- 1° des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;

- 2° des indemnités dues au propriétaire 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 ;
- 3° 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 du 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 1° 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.

(3) Les dispositions des articles 1.2.2-5 et 1.2.2-6 ci-dessous sont applicables aux navires exploités par un exploitant non propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 1.2.2-6. (1) Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au paragraphe 1^{er} de l'article 1.2.2-5 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 points 3° et 5° sous le paragraphe 1^{er} de l'article 1.2.2-5, 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 des 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 1.2.2-5 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.

Art. 1.2.2-7. Les privilèges s'éteignent, en dehors des cas visés à l'article 1.2.2-8, à l'expiration du délai d'un an, sans que pour les créances de fournitures visées à l'article 1.2.2-5, paragraphe 1^{er}, point 5, le délai ne 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 à l'article 1.2.2-5, paragraphe 1^{er}, point 5, 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 1.2.2-5.

Le délai de péremption peut uniquement être interrompu par la saisie exécution ou conservatoire des navires. Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État 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.

Art. 1.2.2-8. (1) Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

- a) que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 1.2.1-1 ;
- b) que l'aliénation soit publiée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, et à deux reprises 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 les deux 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.

(2) Les privilèges s'éteignent également :

- 1° par l'extinction de l'obligation principale ;
- 2° par la renonciation du créancier ;
- 3° par la vente forcée du navire grevé ;
- 4° par la saisie du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté.

Section 2 – Des hypothèques maritimes

Art. 1.2.2-9. Les navires sont hypothéqués par la convention des parties.

La législation en matière hypothécaire immobilière notamment les articles 2124, 2125 et 2126 du code civil, est applicable pour autant que le présent titre ne dispose pas autrement.

L'hypothèque est constituée par un acte sous seing privé ou un acte authentique. Il contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques maritimes.

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.

Art. 1.2.2-10. Une hypothèque maritime peut être constituée en faveur d'une personne agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, d'un fiduciaire ou d'un trustee pour garantir les créances de tiers bénéficiaires, présents ou futurs, à condition que ces tiers bénéficiaires soient déterminés ou déterminables. Les personnes agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, le fiduciaire ou le trustee bénéficient des mêmes droits que ceux revenant aux bénéficiaires directs de l'hypothèque visée par la présente loi, sans préjudice de leurs obligations vis-à-vis des tiers bénéficiaires de la garantie financière.

Les personnes agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, le fiduciaire ou le trustee présentent un contrat écrit décrivant leur mission, sa durée, l'étendue de leurs pouvoirs et de leurs responsabilités, le patrimoine professionnel.

Art. 1.2.2-11. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur un navire spécialement désigné et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

L'article 2131 du code civil est applicable.

Art. 1.2.2-12. L'hypothèque peut être constituée sur l'intégralité des parts indivises du navire et est alors assimilée à l'hypothèque grevant le navire lui-même.

Art. 1.2.2-13. Nonobstant l'article 1.2.2-11, une hypothèque maritime peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte maritime appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte. Dans ce cas, chaque navire doit faire l'objet d'une inscription individuelle et il est joint un bordereau d'inscription pour chaque navire, selon la procédure visée aux articles 1.2.2-19 et suivants.

Art. 1.2.2-14. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires. Les parties peuvent également convenir de l'étendre au fret.

Art. 1.2.2-15. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées, sur leur produit ou sur les indemnités dues par le tiers responsable du dommage, le cas échéant, 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.

Art. 1.2.2-16. L'hypothèque garantit trois années d'intérêt au même rang que le capital.

Art. 1.2.2-17. L'hypothèque n'a d'effet à l'égard des tiers que du jour où elle est rendue publique par son inscription au registre des droits réels sur navire.

Art. 1.2.2-18. L'acte constitutif d'hypothèque peut être inscrit à n'importe quel moment tant que l'hypothèque est valable, sous réserve des dispositions des alinéas 2 à 4.

En cas de mort du débiteur si ce dernier est une personne physique, 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.

Aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de l'immatriculation.

Art. 1.2.2-19. L'inscription des hypothèques sur le navire dans le registre des droits réels sur navire s'opère sur présentation au conservateur des hypothèques maritimes de l'acte constitutif d'hypothèque s'il est sous seing privé ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Une copie conforme à l'original, sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original, de l'acte constitutif d'hypothèque est également fournie.

L'enregistrement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA des actes sous seing privé est facultatif.

Art. 1.2.2-20. Le conservateur des hypothèques maritimes mentionne au registre des droits réels sur navire :

- 1° la date de l'acte ;
- 2° la nature de l'acte et s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane ;
- 3° les nom, prénoms et professions et domicile des parties ;
- 4° l'objet de l'acte et ses éléments principaux ;
- 5° le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital ;
- 6° le cas échéant, la stipulation de voie parée ;
- 7° l'élection de domicile.

Art. 1.2.2-21. Le conservateur des hypothèques maritimes retourne l'original de l'acte s'il est sous seing privé ou l'expédition de l'acte s'il est authentique après y avoir certifié qu'il a procédé à l'inscription hypothécaire et après y avoir indiqué la date et le numéro de l'inscription hypothécaire. Il conserve la copie conforme à l'original sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original, de l'acte constitutif de l'hypothèque.

Art. 1.2.2-22. 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.

Art. 1.2.2-23. 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 au registre des droits réels sur navire.

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

Art. 1.2.2-24. 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 des hypothèques maritimes. 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.

Art. 1.2.2-25. Les 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'accomplissement des formalités et conditions prescrites aux tiers détenteurs pour purger les biens par eux acquis ;
- e) par la prescription.

Art. 1.2.2-26. En cas d'aliénation volontaire du navire, le nouveau propriétaire qui veut se garantir des poursuites d'un créancier privilégié ou hypothécaire inscrit est tenu, soit avant les poursuites, soit dans le délai d'un mois au plus tard à compter de la première sommation qui lui est faite de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre des droits réels, 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 la jauge 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 contient la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Art. 1.2.2-27. 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 estimée du navire, 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.

Art. 1.2.2-28. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend 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.

Art. 1.2.2-29. 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.

Art. 1.2.2-30. Les inscriptions sont radiées 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.

Dans l'un et l'autre cas, ceux qui requièrent la radiation déposent au conservateur des hypothèques maritimes l'expédition de l'acte portant consentement à radiation ou l'expédition du jugement.

La radiation d'une hypothèque par le créancier hypothécaire peut se faire par acte sous seing privé.

Art. 1.2.2-31. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 2159 et 2160 du code civil.

Titre 3 –

Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque

Art. 1.3.0-1. Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque

Conformément aux articles 1.2.1-4 et 1.2.2-19, lorsque les actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire construit ou en construction sont présentés à l'enregistrement, ils sont exempts des droits proportionnels d'enregistrement et de 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 ou au financement et travaux d'installation, avec constitution de garantie hypothécaire, agrès, appareils, machines et autres accessoires à bord de navires immatriculés au registre luxembourgeois en vue d'une amélioration des conditions de travail ou de vie à bord ou des performances environnementales du navire.

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

Art. 3. L'article 2.0.0-1 de la même loi est remplacé comme suit :

« Art. 2.0.0-1. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 2.0.0-4, aucun navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon luxembourgeois, s'il n'est muni du certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité provisoire décrit à l'article 2.0.0-7 ainsi que des certificats et autres documents en cours de validité prévus par les conventions internationales en vigueur et dûment ratifiées par le Luxembourg.

(2) Le certificat de navigabilité est délivré par le Commissaire et atteste, jusqu'à preuve du contraire que le navire répond aux prescriptions des conventions internationales, du présent livre, du livre 3 et des règlements pris en leur exécution.

(3) Le certificat de navigabilité est délivré pour une période de cinq ans à l'expiration de laquelle il peut être renouvelé.

(4) Les mentions obligatoires du certificat de navigabilité sont énumérées par règlement grand-ducal. »

Art. 4. L'article 2.0.0-2 de la même loi est modifié comme suit :

1° le premier alinéa est transformé en paragraphe 1^{er} ;

2° au paragraphe 1^{er}, première phrase, les termes « l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra avoir été » sont remplacés par « un premier certificat de navigabilité est » et les termes « par le commissariat aux affaires maritimes ou » sont ajoutées entre « État membre de l'Union européenne ou » et « par une organisme agréé » ;

3° au paragraphe 1^{er}, deuxième phrase, le terme « d'immatriculation » est remplacé par « de navigabilité » ;

4° il est inséré un paragraphe 2 rédigé comme suit :

« (2) Tout navire dont le certificat de navigabilité est à renouveler est soumis à un contrôle par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé. »

5° il est inséré un paragraphe 3 rédigé comme suit :

« Tout navire dont le certificat de navigabilité est suspendu est soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de l'Union européenne ou par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé. Le certificat de navigabilité ne pourra reprendre ses effets qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire. »

6° les deux derniers alinéas sont transformés en paragraphe 4.

Art. 5. A l'article 2.0.0-4, lettre a), deuxième phrase, de la même loi, les termes « d'immatriculation » sont remplacés par « de navigabilité ».

Art. 6. A l'article 2.0.0-6, alinéa 1^{er}, de la même loi, est modifié comme suit :

1° les termes « d'immatriculation » sont remplacés par « d'obtention du certificat de navigabilité » ;

2° les termes « à l'article 0.2.0-1 » sont remplacés par ceux de « aux articles 0.2.0-1 et 2.0.0-1 ».

Art. 7. L'article 2.0.0-7 de la même loi est modifié comme suit :

1° à la fin du premier alinéa, il est ajouté la phrase suivante : « Si nécessaire, un certificat de navigabilité provisoire est également délivré pour la même durée. » ;

2° au deuxième alinéa, les termes « d'immatriculation » sont remplacés par ceux « de navigabilité ».

Art. 8. : L'article 2.0.0-11 de la même loi est modifié comme suit :

1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les termes « suspendre le certificat de navigabilité et de » sont insérés entre les termes « ont le droit de » et « faire arrêter » et les termes « la présente loi » sont remplacés par les termes « les conventions internationales, le présent livre, le livre 3 et les règlements grand-ducaux pris en leur exécution » ;

2° au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, les termes « conformément à l'article 2.0.0-2, paragraphe 3 » sont ajoutés à la fin ;

3° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les termes « de suspendre le certificat de navigabilité et » sont insérés entre les termes « ont le droit de » et « d'interdire le départ » ;

4° au paragraphe 2, alinéa 2, les termes « après avis favorable d'un inspecteur d'un organisme habilité conformément à l'article 2.0.0-2, paragraphe 3. » sont ajoutés à la fin ;

5° un paragraphe 3 est ajouté comme suit :

« (3) Le certificat de navigabilité perd de plein droit sa validité dans les cas suivants :

1° retrait du certificat d'immatriculation ;

2° en cas de perte ou d'innavigabilité absolue du navire ;

3° retrait d'un ou plusieurs certificats internationaux visés à l'article 2.0.0-1, paragraphe 1^{er} ;

4° sur décision du commissaire, en cas de suspension prolongée injustifiable du certificat de navigabilité. »

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

Art. 9. À l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, point 3°, lettre c), de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, les mots « et maritimes » sont supprimés.

Art. 10. Les inscriptions valablement faites avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont reprises par le conservateur des hypothèques maritimes. La responsabilité du conservateur des hypothèques maritimes est substituée, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, à celle du conservateur des hypothèques qui pourrait être engagée au titre des missions effectuées par ce dernier jusqu'à la veille de l'entrée en vigueur de la présente loi.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}. Dans un objectif de simplification administrative, le registre maritime a été placé sous l'autorité du Commissaire aux affaires maritimes (cf. art 1.1.1-2), le Commissariat aux affaires maritimes restant toujours sous la tutelle du Ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions (cf. art. 0.2.0-1). La tenue du registre maritime reste confiée au Conservateur aux hypothèques maritimes qui intègre le Commissariat aux affaires maritimes et en dépend. Ainsi, l'alinéa 2 de l'article 0.1.0-1 qui plaçait le registre sous l'autorité du « membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les affaires maritimes » est supprimé.

La deuxième modification apportée à l'article 0.1.0-1 reflète l'introduction par le projet de loi d'un nouveau certificat national, le « certificat de navigabilité ». Par sa création, le certificat d'immatriculation sert uniquement à prouver que le navire est immatriculé auprès du registre luxembourgeois, ce qui implique qu'il répond aux conditions d'immatriculation énoncées dans le livre 1^{er}. Le certificat d'immatriculation emporte autorisation de battre pavillon luxembourgeois et de bénéficier de la protection du pavillon. Le respect des conditions techniques est attesté par le certificat de navigabilité qui donne droit au navire de naviguer.

La suppression de l'alinéa 2 de l'article 0.1.0-1 a pour conséquence que le terme « ministre » n'est plus défini. La troisième modification vise à y remédier en définissant le terme « ministre » à sa première occurrence.

Ad article 2. Le projet de loi n°7329 n'a pas substantiellement modifié le livre 1^{er} portant sur l'immatriculation des navires et leurs hypothèques. Les seules modifications apportées avaient pour ambition d'apporter des clarifications. Néanmoins, une modernisation du livre 1^{er} est nécessaire en vue d'introduire une plus grande flexibilité engendrant une simplification administrative. Une réorganisation des articles permet également d'améliorer la lisibilité de la loi.

Pour une meilleure compréhension, le tableau de concordance ci-dessous explicite les modifications apportées :

<i>La loi modifiée du 9 novembre 1990</i>	<i>Modifications apportées par le projet de loi</i>
Art. 1.1.1-1	Art 1.1.0-1
Art. 1.1.1-2	Art. 1.1.1-1
Art 1.1.1-3, alinéa 1	Art 1.1.1-3, paragraphe 1er
Art 1.1.1-3, alinéa 2	Art. 1.1.1-4, paragraphe 1
Art 1.1.1-3, alinéa 3	Art. 1.1.1-4, paragraphe 1 Art. 1.1.1-6, paragraphe 1
Art. 1.1.1-4, alinéa 1	Pas repris
Art. 1.1.1-4, alinéa 2	Pas repris
Art. 1.1.1-4, alinéa 3	Art. 1.1.1-8, alinéa 1
Art. 1.1.1-4, alinéa 4	Art. 1.1.1-7, alinéa 3
Art. 1.1.1-4, alinéa 5	Art. 1.1.1-8, alinéa 2
Art. 1.1.1-5 alinéa 1	Art. 1.1.1-11, alinéa 1
Art. 1.1.1-5 alinéa 2	Art. 1.1.1-11, alinéa 2
Art. 1.1.1-5 alinéa 3	Art. 1.1.1-11, alinéa 3
Art. 1.1.1-6	Art. 1.1.1-12
Art. 1.1.1-7 paragraphe 1	Art. 1.1.1-4, paragraphe 2
Art. 1.1.1-7 paragraphe 2, alinéa 1	Art. 1.1.1-4, paragraphe 3, alinéa 1
Art. 1.1.1-7 paragraphe 2, alinéa 2	Art. 1.1.1-4, paragraphe 3, alinéa 2
Art. 1.1.1-7 paragraphe 2, alinéa 3	Art 1.1.1-3, paragraphe 2, alinéa 2
Art. 1.1.1-8, paragraphe 1, alinéa 1	Art. 1.1.1-6, paragraphe 2, alinéa 1
Art. 1.1.1-8, paragraphe 1, alinéa 2	Art. 1.1.1-6, paragraphe 2, alinéa 2

<i>La loi modifiée du 9 novembre 1990</i>	<i>Modifications apportées par le projet de loi</i>
Art. 1.1.1-8, paragraphe 1, alinéa 3	Art 1.1.1-3, paragraphe 2, alinéa 2
Art. 1.1.1-8, paragraphe 2	Art. 1.2.0-1, alinéa 1
Art. 1.1.1-9, alinéa 1	Art. 1.1.1-10, alinéa 1
Art. 1.1.1-9, alinéa 2	Art. 1.1.1-10, alinéa 2
Art. 1.1.1-9, alinéa 3	Art. 1.1.1-10, alinéa 3
Art 1.1.1-10, paragraphe 1, alinéa 1	Art 1.1.1-5, paragraphe 1 alinéa 1
Art 1.1.1-10, paragraphe 1, alinéa 2	Art 1.1.1-5, paragraphe 1 alinéa 2
Art 1.1.1-10, paragraphe 2, alinéa 1	Art 1.1.1-5, paragraphe 2 alinéa 1
Art 1.1.1-10, paragraphe 2, alinéa 2	Art 1.1.1-3
Art 1.1.1-10, paragraphe 3, alinéa 1	Art. 1.2.0-1, alinéa 2
Art 1.1.1-10, paragraphe 3, alinéa 2	Art. 1.1.1-9, alinéa 3
Art. 1.1.1-11	Art. 1.1.1-9. alinéa 1
Art. 1.1.1-12	Art 1.1.1-14, paragraphe 1
Art. 1.1.1-13, paragraphe 1	Art. 1.1.1-16, paragraphe 1 Art. 1.1.1-16, paragraphe 3
Art. 1.1.1-13, paragraphe 2	Pas repris
Art. 1.1.1-13, paragraphe 3	Art. 1.1.1-16, paragraphe 2
Art. 1.1.1-14, paragraphe 1, alinéa 1	Art. 1.1.1-11, alinéa 1
Art. 1.1.1-14, paragraphe 1, alinéa 2	Art. 1.1.1-11, alinéa 2
Art. 1.1.1-14, paragraphe 1, alinéa 3	Art. 1.1.1-15, paragraphe 1
Art. 1.1.1-14, paragraphe 2	Pas repris
Art. 1.1.1-14, paragraphe 3	Pas repris
Art. 1.1.2-1	Art. 1.1.2-1
Art. 1.1.2-2	Art. 1.1.2-2
Art. 1.1.2-3	Art. 1.1.2-3
Art. 1.1.2-4	Art. 1.1.2-4
Art. 1.1.2-5	Art. 1.1.2-5
Art. 1.2.0-1	Art. 1.3.0-1
Art. 1.2.0-2, alinéa 1	Art. 1.2.2-9, alinéa 1
Art. 1.2.0-2, alinéa 2	Art. 1.1.0-2 Art. 1.2.0-2
Art. 1.2.0-2, alinéa 3	Art. 1.1.0-2
Art. 1.3.0-1	Art. 1.2.1-1, paragraphe 1, alinéa 1 Art. 1.2.1-1, paragraphe 2 Art. 1.2.1-4, alinéa 2
Art. 1.3.0-2, alinéa 1	Pas repris
Art. 1.3.0-2, alinéa 2	Pas repris
Art. 1.3.0-2, alinéa 3	Pas repris
Art. 1.3.0-3	Pas repris (cf. art. 1.2.1-4, alinéa 4)
Art. 1.3.0-4	Art. 1.2.1-4, alinéa 2
Art. 1.3.0-5	Art. 1.2.2-19
Art. 1.3.0-6	Art. 1.2.2-20
Art. 1.3.0-7	Art. 1.2.2-21

<i>La loi modifiée du 9 novembre 1990</i>	<i>Modifications apportées par le projet de loi</i>
Art. 1.3.0-8	Pas repris
Art. 1.3.0-9, alinéa 1	Pas repris
Art. 1.3.0-9, alinéa 2	Pas repris
Art. 1.3.0-9, alinéa 3	Pas repris
Art. 1.3.0-10	Art. 1.2.0-3
Art 1.3.0-11	Art. 1.2.0-4
Art. 1.4.0-1	Art. 1.2.2-1
Art. 1.4.0-2	Art. 1.2.2-2
Art. 1.4.0-3	Art. 1.2.2-3
Art. 1.4.0-4	Art. 1.2.2-4
Art. 1.4.1-1, paragraphe 1	Art. 1.2.2-5, paragraphe 1
Art. 1.4.1-1, paragraphe 2	Art. 1.2.2-5, paragraphe 2
Art. 1.4.1-2, paragraphe 1	Art. 1.2.2-6, paragraphe 1
Art. 1.4.1-2, paragraphe 2	Art. 1.2.2-6, paragraphe 2
Art. 1.4.1-2, paragraphe 3	Art. 1.2.2-6, paragraphe 3
Art. 1.4.1-2, paragraphe 4	Art. 1.2.2-6, paragraphe 4
Art. 1.4.1-2, paragraphe 5	Art. 1.2.2-6, paragraphe 5
Art. 1.4.2-1	Art 1.2.2-9, alinéa 1
Art. 1.4.2-2	Art 1.2.2-11
Art. 1.4.2-3	Art. 1.2.2-14
Art. 1.4.2-4	Art. 1.2.2-16
Art. 1.4.2-5	Art. 1.2.2-18
Art. 1.4.2-6, alinéa 1	Art. 1.2.2-9, alinéa 3
Art. 1.4.2-6, alinéa 2	Art. 1.2.2-20
Art. 1.4.2-6, alinéa 3	Art. 1.2.2-9, alinéa 4
Art. 1.4.2-6, alinéa 4	Art. 1.2.2-9, alinéa 5
Art. 1.4.2-7	Art. 1.2.2-22
Art. 1.4.2-8	Art. 1.2.2-23
Art. 1.4.2-9	Art. 1.2.2-24
Art. 1.4.2-10	Art. 1.2.2-15
Art. 1.4.2-11, alinéa 1	Art. 1.2.2-30, alinéa 1
Art. 1.4.2-11, alinéa 2	Art. 1.2.2-30, alinéa 2
Art. 1.4.2-11, alinéa 3	Pas repris
Art. 1.4.2-11, alinéa 4	Pas repris
Art. 1.4.2-11, alinéa 5	Pas repris
Art. 1.4.2-12	Art. 1.2.2-31
Art. 1.4.3-1, alinéa 1	Art. 1.2.2-8, paragraphe 2Art 1.2.2-25
Art. 1.4.3-1, alinéa 2	Art. 1.2.2-7, alinéa 2
Art. 1.4.3-1, alinéa 3	Art. 1.2.2-7, alinéa 3
Art. 1.4.3-1, alinéa 4	Art. 1.2.2-7, alinéa 4
Art. 1.4.3-1, alinéa 5	Art. 1.2.2-7, alinéa 5
Art. 1.4.3-2	Art. 1.2.2-8, paragraphe 1

<i>La loi modifiée du 9 novembre 1990</i>	<i>Modifications apportées par le projet de loi</i>
Art. 1.4.3-3	Art. 1.2.2-26
Art. 1.4.3-4	Art. 1.2.2-27
Art. 1.4.3-5	Art. 1.2.2-28
Art. 1.4.3-6	Art. 1.2.2-29

Ad. article 1.1.0-1 : Les définitions ont été réorganisées par ordre alphabétique. Certains ajouts et modifications de définitions ont également été effectués :

1° *Charte-partie d'affrètement coque-nue* : cette définition a pour objectif de rappeler que l'affrètement coque-nue est avant tout un contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affrèteur un navire contre le paiement du fret pour une durée déterminée. Selon les dispositions contractuelles négociées, l'affrèteur devra armer et équiper le navire et en assumera la gestion nautique et commerciale devenant ainsi l'exploitant du navire. Un contrat d'affrètement coque-nue n'entraîne pas nécessairement une immatriculation en frètement ou affrètement coque-nue. Le contrat d'affrètement coque-nue se rapproche du crédit-bail dans la mesure où il est fréquemment utilisé comme un instrument de crédit. Le navire est construit à la demande l'établissement de crédit qui frètera le navire au véritable exploitant. L'affrèteur suivra les travaux de construction du navire.

2° *Déclarant* : cette définition n'appelle pas de commentaires particuliers.

3° *Exploitant* : L'exploitant est une entité ou une personne responsable de l'exploitation et de la gestion quotidienne d'un navire. Cela inclut la supervision de toutes les activités liées au fonctionnement du navire, telles que la planification des itinéraires, l'approvisionnement en carburant, la gestion de l'équipage, la maintenance, la conformité réglementaire, la sécurité maritime, et d'autres aspects opérationnels. Il peut déléguer tout ou partie de ses fonctions mais il en conserve la responsabilité.

4° *Gestion nautique* : il s'agit d'un terme usuel dans le secteur maritime. La définition ne pose donc pas de difficultés.

5° *Immatriculation* : sous cette définition, sont repris les deux différents types d'immatriculation au registre maritime :

1. Le navire peut être immatriculé sur base du titre de propriété et fait alors l'objet d'une immatriculation en pleine propriété. L'immatriculation en pleine propriété permet également le frètement coque-nue vers un autre pavillon tout en maintenant l'inscription des droits réels grevant le navire au Luxembourg.
2. Le navire peut également être immatriculé en affrètement coque nue, sur base d'un contrat d'affrètement coque-nue auquel cas le navire est autorisé à battre pavillon luxembourgeois alors que les droits réels sur le navire restent inscrits sur le registre de l'État d'origine.

6° *Jauge* : cette définition supprime l'adjectif « brut » car le projet de loi fait appel à ces deux notions.

7° *Nationalité luxembourgeoise du navire* : ce point précise désormais que la définition porte sur le terme de nationalité « luxembourgeoise » du navire. Le navire de nationalité luxembourgeoise relève de l'ordre juridique luxembourgeois. La nationalité luxembourgeoise est exprimée par le port par le navire du pavillon luxembourgeois. La nationalité luxembourgeoise entraîne le droit de l'Etat luxembourgeois à exercer sa souveraineté sur « ses » navires en quelque lieu qu'ils se trouvent sous réserve de l'application du droit international. Un navire luxembourgeois devra par exemple être conforme aux exigences du pavillon en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement ou de manière sociale.

8° *Navire* : Ce point a pour objet la définition du « navire » afin de préciser le champ d'application de la loi du 9 novembre 1990 portant création d'un registre public maritime luxembourgeois, sauf disposition contraire. La définition du navire permet ainsi de maintenir un large champ d'application. Cette définition inclut des engins tels que des sous-marins, dragues et autres navires de service de plus en plus spécialisés, navires autonomes, engins propulsés en tout ou partie par le vent ou autres nouvelles technologies. Par ailleurs, sont assimilées à des navires les plates-formes éoliennes ou de forage et les îles artificielles qui ne sont pas vouées à la navigation mais qui présentent des similarités avec les navires. L'enjeu est de répondre aux récentes mais rapides mutations du secteur maritime. Considérer de tels engins « non traditionnels » comme des navires permet de s'assurer

que les dispositions de la présente loi s'appliqueront en matière de responsabilité, de sécurité environnementale et de navigation.

L'exception prévue en matière de tonnage a été renvoyée à l'article 1.1.2-2 afin de regrouper les dérogations à l'article 1.1.0-1 permettant de définir des engins comme navires.

L'exclusion des navires de guerre ou étatiques qui ne sont pas affectés à la navigation commerciale a été ajoutée. Cette exclusion était implicite dans la mesure où la loi du 9 novembre 1990 ne vise que les navires exploités commercialement. En outre, le Luxembourg n'a pas développé ce type de marine. Néanmoins, pour éviter tout doute, et sur le modèle de conventions internationales, il a semblé préférable d'apporter cette précision.

9° *OMI* : cette définition n'appelle pas de commentaires particuliers.

10° *Registre des droits réels sur navire* : cette définition n'appelle pas de commentaires particuliers.

10° *Registre maritime* : cette définition n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.1.0-2 : Cet article est relatif à la taxe d'immatriculation annuelle. La partie fixe de la taxe a été revue à la hausse alors qu'elle était restée inchangée depuis 1990. La partie variable reste identique. Pour inciter les armateurs à investir dans des navires plus écologiques, des réductions sur la taxe annuelle sont introduites dans le projet de loi. Ces réductions sont établies sur la base du règlement 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE. Le système veut ainsi favoriser les navires qui utilisent des carburants renouvelables et bas carbone ou des sources d'énergie de substitution ou les deux. Les taux de réduction sont fixés par règlement grand-ducal.

Ad. article 1.1.1-1 : L'article 1.1.1-1 énonce les conditions concernant la propriété et l'exploitation que le navire doit satisfaire pour être inscrit au registre maritime. Cet article met en œuvre la jurisprudence européenne FACTORTAME ainsi que l'exigence du droit international relative à l'existence d'un lien substantiel entre le navire et l'État du pavillon, conformément à l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, du 10 septembre 1964.

Ad. article 1.1.1-2 : Sur base du droit international, et notamment de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, chaque État est tenu de tenir un registre des navires auxquels il donne sa nationalité. Le registre reste public et par conséquent des extraits peuvent être délivrés si un navire est immatriculé. L'extrait indiquera la mention « néant » si le navire recherché n'est pas immatriculé au registre maritime.

Ad. article 1.1.1-3 : Cet article ajoute par rapport à sa version précédente que des documents doivent être joints à la demande. Ces documents devront prouver que le navire répond aux critères posés par la loi du 9 novembre 1990 pour que le navire puisse faire l'objet d'un enregistrement. Une certaine flexibilité au profit de l'administré est apportée au paragraphe 2 au cas où il ne pourrait se procurer les pièces requises ou que ces dernières seraient imprécises, en raison du caractère international du secteur maritime.

Ad. article 1.1.1-4 : Le propriétaire ou l'exploitant introduit la demande d'immatriculation. Si l'exploitant n'est pas propriétaire, il doit avoir obtenu l'autorisation du propriétaire et endosser les responsabilités liées à l'exploitation du navire pour pouvoir immatriculer le navire en son nom.

Les paragraphes 2 et 3 n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.1.1-5 : Pour les demandes d'immatriculation en frètement coque nue, la liste des documents à fournir reste identique à celle de l'article 1.1.1-10 dans sa précédente version à l'exception de la communication des contrats de sous-affrètement. Cette communication n'est en effet utile que s'il entraîne un changement dans la personne de l'exploitant. Le texte a également été modifié au paragraphe 2, point 4, lettre b), pour imposer le maintien des standards des conventions internationales ratifiées par le Luxembourg à la fois d'un point de vue technique ou social et non l'application stricte de la loi luxembourgeoise. Cela autorise une plus grande flexibilité pour les armateurs qui pourront respecter les exigences du pays de pavillon sans pour autant que leurs navires soient sous-standards par rapport aux exigences applicables au Luxembourg. En effet, un navire immatriculé mais frété

coque-nue peut revenir à tout moment sous le pavillon luxembourgeois. En cas de conflit entre les standards luxembourgeois et ceux de l'État du pavillon, les standards les plus élevés auront ainsi vocation à s'appliquer.

Enfin des sanctions administratives sont introduites. L'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est chargée du recouvrement de ces amendes selon la procédure utilisée en matière de recouvrement.

Ad. article 1.1.1-6 : S'agissant des demandes d'immatriculation en affrètement coque nue, l'article reprend en substance la version précédente de l'article 1.1.1-8. Désormais, certaines pièces n'ont plus à être certifiées par acte public afin d'alléger la procédure d'immatriculation.

Ad. article 1.1.1-7 : Le premier alinéa de cet article décrit deux missions du conservateur : l'inscription au registre maritime et la délivrance d'un certificat d'immatriculation. Le commissaire, et non plus le ministre autorise l'immatriculation et informe directement le conservateur aux hypothèques en vue de l'inscription de la propriété du navire au registre des droits réels sur navire.

Ad. article 1.1.1-8 : Dorénavant, le certificat d'immatriculation a une durée de validité illimitée. Seule la taxe doit être payée annuellement.

Ad. article 1.1.1-9 : cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.1.1-10 : Le certificat d'immatriculation du navire immatriculé sur base d'un affrètement coque-nue est le seul à avoir une durée de validité limitée. La durée du certificat d'immatriculation en affrètement coque-nue correspond à celle retenue par l'État étranger où le navire est immatriculé.

Ad. article 1.1.1-11 : Le déclarant, ou le cas échéant les ayants droit, ont l'obligation d'informer le commissaire de tout changement rendant inexacts les informations contenues sur le certificat d'immatriculation dans un délai de 30 jours à compter de la connaissance du changement de situation. Des sanctions administratives ont été introduites.

Ad. article 1.1.1-12 : Cette disposition est une mise en œuvre traditionnelle du droit maritime international.

Ad. article 1.1.1-13 : Cet article introduit la procédure de renouvellement du certificat d'immatriculation pour les navires immatriculés sur base d'un affrètement coque-nue.

Ad. article 1.1.1-14 : Cet article modifie l'ancien article 1.1.1-12. Le premier paragraphe traite des cas où la radiation de l'enregistrement est prononcée d'office. Il s'agit de raisons administratives et non techniques, la non-conformité aux conditions techniques étant sanctionnée par la suspension sinon le retrait du certificat de navigabilité.

Le deuxième paragraphe est relatif à la radiation du navire à la demande du déclarant.

Ad. article 1.1.1-15 : Cet article complète le précédent et traite de la procédure de radiation du registre maritime en fonction de l'existence ou non d'hypothèques inscrites au registre des droits réels. Une radiation d'office résulte de circonstances prévues par la loi qui rendent impossibles le maintien du pavillon luxembourgeois. Néanmoins, si le navire est grevé d'hypothèques au Luxembourg, une information aux créanciers est nécessaire. Les droits des créanciers hypothécaires sont protégés par l'article 1.1.1-16, paragraphe 3. Une radiation sur demande ne peut être effectuée qu'en absence d'inscriptions hypothécaires.

Ad. article 1.1.1-16 : Le corollaire de la radiation du navire du registre maritime est la perte de nationalité de ce dernier.

Ad. article 1.1.2-1 : Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.1.2-2 : Cet article regroupe désormais l'ensemble des trois exceptions à l'article 1.1.0-1 concernant la définition du navire. Sa structure a donc été modifiée pour une meilleure lisibilité. Le

commissaire, et non plus le ministre, sur dérogation spéciale peut donc autoriser l'immatriculation de navire ne remplissant pas tous les critères de l'article 1.1.0-1. La première exception concerne les engins d'une jauge brute inférieure à 200, et existait déjà dans la loi du 9 novembre 1990, de même que la seconde s'agissant des navires dépassant la limite d'âge de 15 ans à compter de la pose de la quille, par exception à l'article 2.0.0-2. Une nouvelle exception a toutefois été introduite pour permettre aux navires de recherche scientifique et de formation maritime. La question de la commercialité de telles activités peut en effet parfois se poser.

Ad. article 1.1.2-3 à 1.2.0-4 : Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.2.1-1 : La formulation de cet article s'inspire de celle de l'article 2 de la loi du 9 décembre 2008 portant adaptations et modifications de la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronef pour certaines catégories de biens aéronautiques. Le troisième paragraphe de cet article ajoute que les actes et jugements inscrits au registre des droits réels sur navires peuvent être également établis en langue anglaise. Cet ajout a pour objectif de répondre à un besoin du secteur maritime, qui fait intervenir des acteurs de différentes origines dont la langue commune est l'anglais. Les actes sont majoritairement rédigés en anglais. Imposer une traduction dans une langue administrative luxembourgeoise constitue une charge administrative et financière inutile. En outre, l'inscription des droits réels doit pouvoir se faire dans un laps de temps très court pour protéger les titulaires desdits droits.

Ad. article 1.2.1-2 : La nomination du conservateur des hypothèques maritimes est dorénavant faite par le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions.

Ad. article 1.2.1-3 : Cet article est le pendant de l'article 1.1.1-2 pour le registre maritime. Il reprend la rédaction de l'article 4 de la loi du 9 décembre 2008 précitée.

Ad. article 1.2.1-4 : La loi modifiée du 9 novembre 1990 ne prévoyait pas d'écrit obligatoire pour constater la propriété. Sans imposer l'intervention d'un notaire, l'exigence d'un écrit a été introduite pour éviter les situations ambiguës où le transfert de propriété n'est pas documenté. Ainsi, cette exigence est applicable sans que cette liste soit limitative à un apport en société, à un transfert d'actifs, à une constitution de copropriété, à un partage, une donation, la création ou la cession d'un usufruit.

Le quatrième alinéa rend facultatif l'enregistrement des actes sous seing privé.

Ad. article 1.2.1-5 : Cet article définit ce qui doit être inscrit au registre des droits réels sur navire, en prenant comme modèle les articles 7 et 8 de la loi du 9 décembre 2008 précitée. Chaque inscription donne lieu à l'émission d'un certificat d'inscription. Cet article prévoit la possibilité d'émettre des duplicatas ou un certificat de remplacement.

Ad. article 1.2.1-6 : L'article explique comment la mutation de propriété est traitée. La nouvelle inscription conserve le même numéro d'ordre. L'inscription peut être faite soit par le nouveau soit par l'ancien propriétaire. En effet, les deux peuvent avoir un intérêt à voir le changement de propriété inscrit au registre des droits réels sur navire.

Ad. article 1.2.1-7 : Cet article s'inspire de l'article 9 de la loi du 9 décembre 2008 précitée. La radiation de l'inscription ne peut intervenir que s'il n'existe pas de créances hypothécaires.

Ad. article 1.2.2-1 et article 1.2.2-2 : Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.2.2-3 : Bien que l'expression tiers détenteur soit communément utilisée dans le cadre du droit de suite, la formulation de « tiers acquéreur » a été adoptée. En effet, un détenteur désigne toute personne qui a la détention matérielle de la chose. Il pourrait donc s'agir du propriétaire mais encore d'un possesseur ou d'un détenteur précaire. Or un affréteur, qui est un possesseur du navire, n'a pas forcément l'obligation de payer des dettes privilégiées ou hypothécaires. Cet article a pour objectif d'instaurer le droit de suite des créanciers privilégiés ou hypothécaires qui peuvent se faire payer leur créance par la vente forcée du navire en quelques mains qu'il se trouve.

Ad. article 1.2.2-4 à article 1.2.2-9 : Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.2.2-10 : Sur le modèle de l'article 18, paragraphe 3, de la loi du 9 décembre 2008 précitée, cet article ouvre la possibilité de constituer une hypothèque non pas uniquement au nom du créancier mais d'une personne mandatée par des créanciers hypothécaires, un fiduciaire ou un trustee. Ce nouvel article répond à un besoin du secteur maritime, pour le cas où plusieurs créanciers interviendraient pour le financement d'un navire. Les rapports entre l'agent, le fiduciaire ou le trustee et les créanciers sont régis contractuellement.

Ad. article 1.2.2-11 : Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.2.2-12 : Cet article qui prend modèle sur l'article 21 de la loi du 9 décembre 2008 précitée à droit constant n'appelle pas de commentaires particuliers. L'acquisition de navires sous forme de copropriété est traditionnellement utilisée dans le secteur maritime. Les copropriétaires possèdent ainsi des parts dans le navire. L'assimilation de l'hypothèque des parts indivises à l'hypothèque sur le navire permet aux créanciers hypothécaires d'avoir une sûreté directement sur le navire. En cas de défaillance du débiteur, les créanciers hypothécaires pourront faire procéder à la vente forcée du navire.

Ad. article 1.2.2-13 : Même si le texte d'origine n'empêchait pas que des hypothèques soient prises sur la flotte, cet article a été introduit pour permettre une meilleure lisibilité et renforcer la sécurité juridique. Il a pour modèle l'article 18, paragraphe 2, de la loi du 9 décembre 2008 précitée. Si un seul acte est nécessaire pour grever tout ou partie de la flotte, il faudra néanmoins que chaque navire soit inscrit et qu'un bordereau soit émis pour chacun.

Ad. article 1.2.2-14 : Cet article a pour modèle l'article 19 de la loi du 9 décembre 2008 précitée.

Ad. article 1.2.2-15 à article 1.2.2-18 : Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.2.2-19 : Cet article règle la procédure d'inscription des hypothèques. Le formalisme est simplifié en ce que l'acte, s'il est passé sous seing privé, n'a plus besoin d'être enregistré auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.

Ad. article 1.2.2-20 à article 1.2.2-24 : Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.2.2-25 : L'article reprend les cas d'extinction des privilèges et hypothèques pour ne prévoir que ceux applicables aux seules hypothèques. Le cas de l'aliénation volontaire du navire n'est pas repris car son régime est prévu à l'article 1.2.2-26.

Ad. article 1.2.2-26 : La première phrase a fait l'objet d'une modification pour plus de clarté quant au régime de l'extinction des hypothèques en cas d'aliénation volontaire du navire.

Ad. article 1.2.2-27 à 1.2.2-29 : Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad. article 1.2.2-30 : Cet article entend alléger le formalisme de la radiation des hypothèques maritimes.

Ad. article 1.2.2-31 et article 1.3.0-1 : Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad article 3 à 8 : Ces articles introduisent et encadrent le nouveau certificat de navigabilité et le certificat de navigabilité provisoire. Jusqu'à présent le certificat d'immatriculation atteste que le navire satisfait à toutes les prescriptions de la loi du 9 novembre 1990 et des règlements pris en son exécution, y compris les conditions techniques. Par conséquent, la remise du certificat d'immatriculation équivaut à autoriser le navire à naviguer sous pavillon luxembourgeois. Dans l'hypothèse où le navire ne satisfait *in fine* pas aux conditions techniques, la mention « sans autorisation » de naviguer est apposée sur le certificat notamment pour les navires en construction.

La création d'un certificat de navigabilité à l'instar de la pratique en vigueur en Belgique permet de différencier la garantie du respect des conditions administratives de celle des conditions techniques.

L'autorisation de naviguer est désormais attestée par le certificat de navigabilité, tandis que le certificat d'immatriculation se limite à prouver que le navire est inscrit au registre maritime luxembourgeois.

Le présent projet de loi pose les principes quant aux conditions encadrant son octroi, sa durée, son renouvellement et les cas dans lesquels il peut être suspendu ou retiré.

Ad article 9 : L'article 9 a pour objectif de prendre en considération l'impact des modifications apportées par le présent projet de loi dans la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.

Ad article 10 : L'article 10 introduit des mesures transitoires pour organiser le transfert de la conservation des hypothèques maritimes de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA au Commissariat aux affaires maritimes.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Dans le cadre du projet de modernisation de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, ci-après « loi du 9 novembre 1990 », amorcé par le dépôt du projet de loi 7329, le présent projet de loi poursuit un double objectif : d'une part, simplifier pour les administrés les procédures administratives relatives à l'immatriculation des navires et des droits réels y afférents ; d'autre part, renforcer l'attractivité du pavillon luxembourgeois.

Le présent projet de loi, constituant la deuxième phase de la réforme de la loi du 9 novembre 1990, ne pourra être adopté qu'après le vote du projet de loi 7329.

Le projet de loi se concentre principalement sur le livre 1^{er} de la loi du 9 novembre 1990, tout en apportant des modifications ponctuelles au livre introductif et au livre 2 de ladite loi. Par souci de lisibilité, il a été décidé de remplacer intégralement le livre 1^{er}. En effet, même si de nombreux articles de la loi du 9 novembre 1990 demeurent inchangés, la structure du livre 1^{er} a été repensée. La nouvelle structure distingue clairement les différentes étapes de l'immatriculation et de l'inscription des droits réels afférents aux navires bien que ces étapes puissent survenir concomitamment. L'objectif ainsi recherché est d'assurer un meilleur accès au droit.

Un tableau de concordance entre la version du projet de loi 7329 et le présent projet est présenté dans la partie sur les commentaires d'articles.

1. Modernisation de la loi du 9 novembre 1990

En application de la loi du 9 novembre 1990, l'immatriculation d'un nouveau navire au registre luxembourgeois, avec inscription d'hypothèques, est une démarche extrêmement complexe pour l'administré. En effet, le jour de l'immatriculation, le déclarant ou son représentant, doit :

- faire enregistrer l'acte de vente du navire auprès d'un Bureau des actes civils compétent en fonction de la localisation du notaire ;
- se présenter au Commissariat aux affaires maritimes afin d'obtenir l'arrêté d'immatriculation ;
- faire enregistrer le navire au registre auprès du Bureau des hypothèques 1 ;
- faire enregistrer l'affectation hypothécaire et le contrat de crédit auprès d'un Bureau des actes civils, selon la localisation du notaire ;
- faire enregistrer les hypothèques auprès du Bureau des hypothèques 1 ;
- retourner ou faire retourner le duplicata du certificat d'immatriculation au Commissariat aux affaires maritimes.

De plus, avant de pouvoir entamer ces démarches, l'administré a dû :

- introduire une demande d'immatriculation (dossiers technique et administratif) auprès du Commissariat aux affaires maritimes ;
- prendre rendez-vous auprès du conservateur des hypothèques pour enregistrer le navire après validation du dossier par le Commissariat aux affaires maritimes et signature de l'autorisation d'immatriculer et d'exploiter le navire par le ministre de l'Économie (ou de son délégué) ;

- communiquer la date et l'heure du rendez-vous au Commissariat aux affaires maritimes, afin que l'agent en charge du dossier puisse contacter le conservateur des hypothèques pour obtenir le numéro du certificat d'immatriculation et le numéro matricule au registre des hypothèques en vue de préparer le certificat d'immatriculation.

En outre, diverses administrations, telles que l'Institut de régulation pour les stations de navires, les Postes et Télécommunication pour les équipements Inmarsat, le Ministère de la sécurité sociale, le Ministère de la Justice (gardes armés), l'Administration des enquêtes techniques, la Direction de l'aviation civile (plateforme d'hélicoptères), la Direction de la santé (sources radioactives notamment sur les dragues), peuvent également intervenir avant ou après l'immatriculation du navire.

L'intervention de plusieurs administrations dispersées géographiquement constitue indéniablement une obsolescence du système luxembourgeois. En France, par exemple, le Registre international français a mis en place un Guichet unique regroupant une partie des démarches administratives. Plus récemment, la Belgique a également simplifié la procédure d'enregistrement de ses navires. Cette dispersion ne correspond pas non plus aux efforts de simplification administrative.

Le présent projet de loi redéfinit les attributions et compétences au sein des différentes administrations afin de centraliser au maximum les démarches auprès du Commissariat aux affaires maritimes. Ainsi, si le Commissariat aux affaires maritimes demeure sous l'autorité du Ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions, le registre maritime sera placé sous le contrôle et la responsabilité du Commissaire aux affaires maritimes.

Le projet de loi simplifie par ailleurs les procédures administratives et intègre les propositions formulées lors de consultations interministérielles. Il inclut les mesures suivantes :

- l'intégration d'un conservateur des hypothèques maritimes auprès du Commissariat aux affaires maritimes ;
- la suppression de l'arrêté ministériel d'immatriculation ;
- la suppression de l'obligation d'enregistrer les actes sous seing-privé au Bureau des actes civils, ce qui rend cet enregistrement facultatif ;
- la possibilité d'enregistrer les actes authentiques postérieurement à l'inscription au registre, endéans bref délai ;
- la mise en place d'un certificat d'immatriculation à durée illimitée (au lieu de devoir le renouveler au plus tard tous les deux ans), sous réserve du paiement de la taxe annuelle.

La simplification administrative proposée par le présent projet de loi s'accompagne d'une plus grande flexibilité de l'administration, qui acceptera les actes rédigés en langue anglaise, majoritairement utilisée dans les secteurs maritime et financier.

2. Renforcement de l'attractivité du pavillon luxembourgeois

La modernisation des procédures administratives s'accompagne d'une volonté de renforcer l'attractivité du pavillon luxembourgeois par la mise en œuvre de plusieurs mesures dont certaines s'inspirent de la législation sur l'aviation civile.

Les premières mesures visent à faciliter les financements et incluent :

- La possibilité d'hypothéquer tout ou partie d'une flotte maritime ;
- La possibilité pour une personne agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, un fiduciaire ou un trustee de constituer une hypothèque.

Par ailleurs, le projet de loi élargit les hypothèses dans lesquelles un navire pourra être immatriculé sur le registre luxembourgeois, tout en précisant et maintenant un lien substantiel entre le navire et le pavillon.

Enfin, le projet de loi a pour ambition de contribuer à la promotion d'une navigation plus écologique en établissant des mesures incitatives de nature fiscale. Celles-ci comprennent :

- des réductions de taxe annuelle pour les navires utilisant des carburants renouvelables et bas carbone ou de sources d'énergie de substitution ;
- une exemption des droits d'enregistrement et d'hypothèque pour les ouvertures de crédit avec constitution d'hypothèques sur le navire, destinées à financer de nouveaux équipements, agrès ou appareils améliorant la qualité du navire.

Ces mesures incitatives s'inscrivent dans le cadre de l'initiative « greenshipping » qui inclut également le projet de loi 8388 portant modification : 1° de la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« *Abgabenordnung* ») ; 2° de la loi modifiée du 16 octobre 1934 concernant l'impôt sur la fortune (« *Vermögenssteuergesetz* ») ; 3° de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu. Pour mémoire, le projet de loi 8388 confère au Commissariat aux affaires maritimes la compétence pour attester de la réalité et de la conformité des immobilisations admises à l'amortissement spécial.

Ainsi, la flotte maritime luxembourgeoise, dont la moyenne d'âge est actuellement de 11,5 ans, devrait se moderniser soit par le remplacement de navires anciens par des navires plus récents, soit par la réalisation de travaux structurels consistant à la mise à niveau des équipements, dans le but d'améliorer les performances énergétiques des navires.

3. Autres modifications apportées par le projet de loi

a. Introduction de sanctions administratives

Le projet de loi instaure également de nouvelles sanctions administratives afin de réaffirmer le contrôle exercé par le Commissaire aux affaires maritimes sur le registre. Ces sanctions visent notamment les omissions des « déclarants » de notifier au Commissariat aux affaires maritimes les modifications survenues ayant un impact sur les conditions d'immatriculation.

b. Création d'un certificat de navigabilité

Jusqu'à présent le certificat d'immatriculation atteste que le navire satisfait à toutes les prescriptions de la loi du 9 novembre 1990 et des règlements pris en son exécution, y compris les conditions techniques. Par conséquent, la remise du certificat d'immatriculation équivaut à autoriser le navire à naviguer sous pavillon luxembourgeois. Dans l'hypothèse où le navire ne satisfait *in fine* pas aux conditions techniques, la mention « sans autorisation » de naviguer est apposée sur le certificat notamment pour les navires en construction.

La création d'un certificat de navigabilité à l'instar de la pratique en vigueur en Belgique permet de différencier la garantie du respect des conditions administratives de celle des conditions techniques. L'autorisation de naviguer est désormais attestée par le certificat de navigabilité, tandis que le certificat d'immatriculation se limite à prouver que le navire est inscrit au registre maritime luxembourgeois.

c. Modifications d'autres lois

Enfin, la création d'un conservateur des hypothèques maritimes intégré au sein du Commissariat aux affaires maritimes nécessite l'adaptation des lois suivantes :

- loi du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;
- le code de la fonction publique.

Devront également être modifiés les règlements suivants :

- Règlement grand-ducal du 24 décembre 1990 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 ;
- Règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2018 fixant l'organisation des services d'exécution de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA et abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 25 octobre 2007 déterminant l'organisation de la direction de l'administration de l'enregistrement et des domaines et les attributions de son personnel.

FICHE FINANCIERE

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

Le volet simplification administrative de ce projet de loi visant notamment à transférer les compétences de l'Administration de l'enregistrement des domaines et de la TVA (AED) vers le Commissariat aux affaires maritimes (CAM) relatives à l'immatriculation des navires et de la conservation des hypothèques maritimes, est susceptible de grever le budget de l'Etat :

1. au niveau du personnel : étant donné que le transfert des attributions de l'AED vers le CAM ne sera pas accompagné d'un transfert de personnel, un poste administratif supplémentaire du groupe de traitement B1 pour le poste du Conservateur des hypothèques maritimes a d'ores et déjà été demandé pour l'exercice 2025.
2. au niveau du budget proprement dit : il s'agit en particulier à des dépenses liées au développement informatique, qui seront scindées en trois phases :
 - la reprise des compétences relatives à la gestion du registre maritime pourra se faire rapidement sans développement informatique majeur. Il pourra être financé via le budget existant du CAM. En effet, seules l'inscription et la tenue du registre était aux mains de l'AED, l'analyse administrative et technique des demandes d'immatriculation des navires et la production de la plupart des documents et certificats est effectuée depuis la création du registre public maritime luxembourgeois en 1990 par le CAM (toutes ces démarches sont d'ailleurs disponibles sur guichet.lu depuis 2012).
 - la reprise des compétences relatives à la gestion du registre des droits réels pourra se faire rapidement sous réserve de pouvoir continuer à utiliser les outils existants de l'AED (inscription des droits réels dans un livre papier).
 - l'informatisation et la digitalisation du point précité, telle que d'ailleurs prévue par l'accord de coalition actuel, est pour l'instant évaluée à une dépense supplémentaire non encore budgétisée de 100.000.-€.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Intitulé du projet : Projet de loi portant modification

1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,

2° de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

Ministère initiateur: Ministère de l'Économie

Auteur: Annabel Rossi, Elisabeth Relave-Svendsen

Tél .: 247 8910

Courriel: annabel.rossi@cam.etat.lu, elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu

Objectif(s) du projet: adoption et mise en œuvre de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 et loi relative au recyclage des navires

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s): Ministère des Finances, Ministère de la Fonction publique, Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Date: 13 juin 2024

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: ☒ Non: ☐ ¹

Si oui, laquelle/lesquelles: Les ministères/administrations suivants ont également été consultés : Le ministère des Finances, l'AED (le volet transfert de compétences a été préparé en partie ensemble) ; la Trésorerie de l'Etat, le CGPO (notamment pour la création du poste de Conservateur au sein du CAM), le Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité et le département de l'Energie pour le volet *Greenshipping*.

Le Cluster maritime luxembourgeois.

Remarques/Observations: Le Cluster maritime a émis un avis favorable et est en partie initiateur pour certaines demandes.

2. Destinataires du projet:

- Entreprises/Professions libérales:

Oui: ☒ Non: ☐

- Citoyens:

Oui: ☐ Non: ☒

- Administrations: AED

Oui: ☒ Non: ☐

3. Le principe « Think small first » est-il respecté?

(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)

Oui: ☐ Non: ☐ N.a.:² ☒

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

² N.a.: non applicable

Remarques/Observations:

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: ☒ Non: ☐
 Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui: ☐ Non: ☒
 Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: ☒ Non: ☐
 Remarques/Observations: simplification administrative
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: ☐ Non: ☒
 Si oui, quel est le coût administratif approximatif total?
 (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
 - une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
 Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
 Si non, pourquoi?

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui: ☒ Non: ☐
- b. amélioration de qualité réglementaire? Oui: ☒ Non: ☐
- Remarques/Observations: Oui, c'est l'essence même du projet.
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: ☒ Non: ☐ N.a.: ☐
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: ☒ Non: ☐
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système: cf. fiche financière
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: ☒ Non: ☐ N.a.: ☐
- Si oui, lequel? 1 poste administratif supplémentaire du groupe de traitement B1 pour le poste du Conservateur des hypothèques maritimes auprès du CAM
- Remarques/Observations: cf. fiche financière

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
Si oui, expliquez de quelle manière:
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
Si oui, expliquez pourquoi:
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: ☐ Non: ☒
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui: ☐ Non: ☐ N.a.: ☒
- Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui: ☐ Non: ☒ N.a.: ☐

⁵ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ?

Oui: ☐ Non: ☒ N.a.: ☐

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :

Le Ministre de l'Economie

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi portant modification
1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
2° de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce point n'entre pas dans l'objet du projet de loi.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce point n'entre pas dans l'objet du projet de loi.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce point n'entre pas dans l'objet du projet de loi.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Ce point n'entre pas dans l'objet du projet de loi.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Ce point n'entre pas dans l'objet du projet de loi.

6. Assurer une mobilité durable.Points d'orientation
Documentation☒ Oui ☐ Non

Le projet de loi a pour ambition de contribuer à la promotion d'une navigation plus écologique en établissant des mesures incitatives de nature fiscale dont notamment: • la réduction de la taxe d'immatriculation pour les navires utilisant des carburants renouvelables et bas carbone ou des sources d'énergie de substitution ; • l'exemption des droits d'enregistrement et d'hypothèque pour les ouvertures de crédit avec constitution d'hypothèques sur le navire, destinées à financer

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.Points d'orientation
Documentation☒ Oui ☐ Non

cf. point 6

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.Points d'orientation
Documentation☒ Oui ☐ Non

cf. point 6

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Il s'agit de mesures nationales. L'éradication de la pauvreté n'entre pas dans l'objet du projet de loi.

10. Garantir des finances durables.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Ce point n'entre pas dans l'objet du projet de loi.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

[illegible]

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1	non app	Contribue à la réduction du taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	Taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	% de la population
1	non app	Contribue à la réduction du nombre de personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	Personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	milliers
1	non app	Contribue à la réduction de la différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	Différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	pp
1	non app	Contribue à l'augmentation du taux de certification nationale	Taux de certification nationale	%

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1	non app	Contribue à l'apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	Apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	%
1	non app	Contribue à l'augmentation de la représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	Représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	%
1	non app	Contribue à l'augmentation de la proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	Proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	%
1	non app	Contribue à l'amélioration de la répartition des charges de travail domestique dans le sens d'une égalité des genres	Temps consacré au travail domestique non payé et activités bénévoles	hh:mm
1	non app	Contribue à suivre l'impact du coût du logement afin de circonscrire le risque d'exclusion sociale	Indice des prix réels du logement	Indice 2015=100
2	non app	Contribue à la réduction du taux de personnes en surpoids ou obèses	Taux de personnes en surpoids ou obèses	% de la population
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nb de personnes
2	non app	Contribue à la réduction de l'incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Nb de cas pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nb de suicides pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nb de décès
2	non app	Contribue à la réduction du taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction de la proportion de fumeurs	Proportion de fumeurs	% de la population
2	non app	Contribue à la réduction du taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Nb de naissance pour 1 000 adolescentes
2	non app	Contribue à la réduction du nombre d'accidents du travail	Nombre d'accidents du travail (non mortel + mortel)	Nb d'accidents
3	non app	Contribue à l'augmentation de la part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	Part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	% de la surface agricole utile (SAU)
3	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité de l'agriculture par heure travaillée	Productivité de l'agriculture par heure travaillée	Indice 2010=100

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
3	non app	Contribue à la réduction d'exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Microgrammes par m ³
3	non app	Contribue à la réduction de production de déchets par habitant	Production de déchets par habitant	kg/hab
3	non app	Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets municipaux	Taux de recyclage des déchets municipaux	%
3	non app	Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	Taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	%
3	2	Contribue à la réduction de la production de déchets dangereux	Production de déchets dangereux	tonnes
3	non app	Contribue à l'augmentation de la production de biens et services environnementaux	Production de biens et services environnementaux	millions EUR
3	non app	Contribue à l'augmentation de l'intensité de la consommation intérieure de matière	Intensité de la consommation intérieure de matière	tonnes / millions EUR
4	non app	Contribue à la réduction des jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	Jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	% de jeunes
4	non app	Contribue à l'augmentation du pourcentage des intentions entrepreneuriales	Pourcentage des intentions entrepreneuriales	%
4	non app	Contribue à la réduction des écarts de salaires hommes-femmes	Ecart de salaires hommes-femmes	%
4	non app	Contribue à l'augmentation du taux d'emploi	Taux d'emploi	% de la population
4	non app	Contribue à la création d'emplois stables	Proportion de salariés ayant des contrats temporaires	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction de l'emploi à temps partiel involontaire	Emploi à temps partiel involontaire	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction des salariés ayant de longues heures involontaires	Salariés ayant de longues heures involontaires	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction du taux de chômage	Taux de chômage	% de la population active
4	non app	Contribue à la réduction du taux de chômage longue durée	Taux de chômage longue durée	% de la population active
4	non app	Contribue à l'augmentation du taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	Taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	%

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité globale des facteurs	Productivité globale des facteurs	Indice 2010=100
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	Productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	%
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité des ressources	Productivité des ressources	Indice 2000=100
4	non app	Contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière, en proportion de la valeur ajoutée totale des branches	% de la VA totale
4	non app	Contribue à l'augmentation de l'emploi dans l'industrie manufacturière	Emploi dans l'industrie manufacturière, en proportion de l'emploi total	% de l'emploi
4	non app	Contribue à la réduction des émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière	Émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière par unité de valeur ajoutée	% de la VA totale
4	non app	Contribue à l'augmentation des dépenses intérieures brutes de "Research & Development"	Niveau des dépenses intérieures brute de "Research & Development"	% du PIB
4	non app	Contribue à l'augmentation du nombre de chercheurs	Nombre de chercheurs pour 1 000 actifs	nb pour 1 000 actifs
5	non app	Contribue à la réduction du nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	Nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	%
5	non app	Contribue à la réduction du pourcentage du territoire transformé en zones artificialisées	Zones artificialisées	% du territoire
5	non app	Contribue à l'augmentation des dépenses totales de protection environnementale	Dépenses totales de protection environnementale	millions EUR
6	non app	Contribue à l'augmentation de l'utilisation des transports publics	Utilisation des transports publics	% des voyageurs
7	non app	Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg d'azote par ha surface agricole utile surface agricole utile SAU)?	Bilan des substances nutritives d'azote	kg d'azote par ha surface agricole utile (SAU)
7	non app	Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg de phosphore par ha surface agricole utile SAU)	Bilan des substances nutritives phosphorées	kg de phosphore par ha surface agricole utile (SAU)
7	non app	Contribue à une consommation durable d'une eau de robinet de qualité potable	Part des dépenses en eau dans le total des dépenses des ménages	%

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
7	non app	Contribue à l'augmentation du pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	Pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	%
7	non app	Contribue à l'augmentation de l'efficacité de l'usage de l'eau	Efficacité de l'usage de l'eau	m³/millions EUR
7	non app	Contribuer à une protection des masses d'eau de surfaces et les masses d'eau souterraine par des prélèvements durables et une utilisation plus efficiente de l'eau	Indice de stress hydriques	%
7	non app	Contribue à la préservation et/ou l'augmentation de la part de zones agricoles et forestières	Part des zones agricoles et forestières	% du territoire
7	non app	Contribue à l'augmentation de la part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	Part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	% du territoire
7	non app	Contribue à la protection des oiseaux inscrits sur la liste rouge des espèces menacées	Nombre d'espèces sur la liste rouge des oiseaux	Nb d'espèces
7	non app	Contribue à la lutte contre les espèces exotiques invasives inscrites sur la liste noire	Nombre de taxons sur la liste noire des plantes vasculaires	Nb de taxons
7	non app	Contribue à la favorabilité de l'état de conservation des habitats	État de conservation des habitats	% favorables
8	non app	Contribue à la réduction de l'intensité énergétique	Intensité énergétique	Térajoules/millions EUR
8	non app	Contribue à la réduction de la consommation finale d'énergie	Consommation finale d'énergie	GWh
8	non app	Contribue à l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	%
8	non app	Contribue à la réduction de la part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	Part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	%
8	1	Contribue à la réduction du total des émissions de gaz à effet de serre	Total des émissions de gaz à effet de serre	millions tonnes CO ₂
8	1	Contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEOE)	Émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEOE)	millions tonnes CO ₂
8	1	Contribue à la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre	Intensité des émissions de gaz à effet de serre	kg CO ₂ / EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Éducation	Aide au développement - Éducation	millions EUR

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Agriculture	Aide au développement - Agriculture	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Santé de base	Aide au développement - Santé de base	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de la part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	Part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	%
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant des bourses d'étude	Montant des bourses d'étude	millions EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Eau et assainissement	Aide au développement - Eau et assainissement	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Énergie	Aide au développement - Énergie	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Lois et règlements commerciaux	Aide au développement - Lois et règlements commerciaux	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	Montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	% du PIB
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (absolu)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (en proportion du montant total d'aide au développement)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés, en proportion du montant total d'aide au développement	%
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	Aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses reliées au climat	Contribution à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses reliées au climat	millions EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement avec marqueur biodiversité	Aide au développement avec marqueur biodiversité	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	Aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	% du RNB
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Coopération technique	Aide au développement - Coopération technique	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à la réduction de la dette publique en proportion du produit intérieur brut	Dette publique en proportion du produit intérieur brut	% du PIB
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	Montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	millions EUR (prix constant 2016)

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	Aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	millions EUR (prix constant 2016)
10	non app	Contribue à l'action climatique dans les pays en développement et à la protection du climat au niveau global	Contributions déterminées au niveau national (CDN) à la réduction des émissions de gaz à effet de serre	millions EUR
10	non app	Contribue à l'augmentation de l'alimentation du fonds climat énergie	Fonds climat et énergie	millions EUR
10	non app	Contribue à l'augmentation de la part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	Part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	% du revenu fiscal

TEXTE COORDONNE

LIVRE 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~~ livre 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.

TITRE 1 –

Principes généraux applicables au registre

Art. 0.1.0-1. 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. Le certificat d'immatriculation atteste, jusqu'à preuve du contraire, que les conditions d'immatriculation requises au livre 1^{er} et des règlements pris en son exécution sont remplies. Tout navire doit afficher sur sa coque son nom et le port d'attache « Luxembourg ».~~

Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions, ci-après « 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.

TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « commissaire », et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire 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 aura pour missions :

- 1° 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 ;
- 2° 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 ;
- 3° de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;
- 4° d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent ;

- 5° de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union 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 ;
- 6° 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 ;
- 7° de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut 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.

TITRE 3 –

Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.3.0-1. Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire, responsable de la gestion et chef hiérarchique, et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 0.3.0-2. (1) En application de l'article 2, paragraphe 1er, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1er, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation à l'article 80, paragraphe 1er, lettre b), de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

LIVRE 1—

L'immatriculation des navires et les hypothèques

La convention se rapportant au présent livre 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.~~

TITRE 1 – De l'immatriculation et du navire.

(modifié par la loi du 17 juin 1994).

Chapitre 1 – Dispositions relatives à l'immatriculation.

Art. 1.1.1-1. Définitions.

Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par :

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 État et que la législation de cet État 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, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire.

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

Exploitant: Est considérée 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.

Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

OMI : Organisation maritime internationale

Conventions internationales : les conventions internationales dont le champ d'application coïncide avec celui de la présente loi, dûment ratifiées par le Luxembourg.

Art. 1.1.1-2. Champ d'application.

(Art. 1.1.1-2. (1) Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires :

- 1° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;
- 2° soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;
- 3° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen et à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés, au registre maritime luxembourgeois les navires, soit affrétés coque-nue soit exploités, par des personnes physiques ou morales telles que définies au paragraphe 1^{er} et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire.

Art. 1.1.1-3. 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 exploitant peut demander la pleine 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'affrèteur en cas d'immatriculation coque nue, ou par l'exploitant du navire au nom de qui le navire sera immatriculé.

Art. 1.1.1-4. Procédure d'immatriculation.

La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire.

Le commissaire 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.

Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements.

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

Art. 1.1.1-5. Notification des modifications.

Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes de l'article 6 1.1.1-3, 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 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 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, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original.

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 le duplicata de ce certificat par le commissaire.

Art. 1.1.1-6. 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.

Art. 1.1.1-7. 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 1.1.1-3 pourra compléter la liste des informations et documents à fournir.

Art. 1.1.1-8. 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'État 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 État 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 État 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 1.1.1-3 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.

Art. 1.1.1-9. 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.

Art. 1.1.1-10. 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 maritimes 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 État de pavillon étranger ;
- d) un engagement formel du propriétaire :
 - 1° de remettre au commissaire 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'État 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'affréteur, 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'affréteur garantissent pleine coopération pour faciliter aux experts désignés par le Commissaire aux affaires maritimes commissaire les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires ;
 - 5° que tous 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 1.1.1-3 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 État tiers pourra arborer le pavillon luxembourgeois aussi longtemps que cet État n'a pas concédé le droit de battre son pavillon.

Art 1.1.1-11. 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.»

Art. 1.1.1-12. Événements 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 1.1.1-4 ;
- d) lorsque les conditions de l'article 1.1.1-2 ne sont plus remplies.

Art. 1.1.1-13. 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 un 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 1.1.1-14.

Art. 1.1.1-14. 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, par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé.

La notification est accompagnée du document, dressé 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 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 duplicatas restent déposés au bureau du conservateur des hypothèques contre récépissé pour annulation.

Sans préjudice des dispositions de l'article 1.1.1-13 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 et autres documents prévus par les conventions internationales doivent être restitués au Commissariat aux affaires maritimes par lettre recommandée dans les trente jours de la notification prévue aux paragraphes précédents.

Chapitre 2 — Dispositions relatives au navire.

Art. 1.1.2-1. 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.

Art. 1.1.2-2. Dérogations.

Par dérogation à la limite de tonnage prévue à l'article 1.1.1-1., al 5, les navires 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 commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2. à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales.

Art. 1.1.2-3. Commandement du navire.

Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg.

Art. 1.1.2-4. Qualification de l'équipage.

L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants.

Art. 1.1.2-5. Composition de l'équipage.

Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent.

TITRE 2 — Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque —

Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques — Rétributions.

Art. 1.2.0-1. 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 de 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.

Art. 1.2.0-2. 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 1000 euros ni supérieure à 3000 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 euros par tonne.

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

Art. 1.3.0-1. 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.

Art. 1.3.0-2. 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.

Art. 1.3.0-3. Les actes sous seing privé enregistrés et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

Art. 1.3.0-4. Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé.

Art. 1.3.0-5. L'inscription prévue par l'article 1.3.0-1 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, exempte du timbre.

Art. 1.3.0-6. 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.

Art. 1.3.0-7. 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.

Art. 1.3.0-8. 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, ou autres nouvelles technologies de communication, contenant les indications mentionnées à l'article 1.3.0-6.

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

Art. 1.3.0-9. L'inscription exigée par l'article 1.3.0-2 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.

Art. 1.3.0-10. 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.

Art. 1.3.0-11. L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles du présent titre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

TITRE 4 — Des privilèges et hypothèques maritimes.

Art. 1.4.0-1. 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 prennent toujours les hypothèques.

Art. 1.4.0-2. Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

Art. 1.4.0-3. 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.

Art. 1.4.0-4. 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.

Chapitre 1 — Des privilèges maritimes.

Art. 1.4.1-1. (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'État 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 des gens de mer et de toutes personnes employées 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 propriétaire 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 du 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.

Art. 1.4.1-2. (1) Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au paragraphe 1^{er} de l'article 1.4.1-1 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 1.4.1-1, 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 des 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 1.4.1-1 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.

Chapitre 2 – De l'hypothèque maritime.

Art. 1.4.2-1. 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.

Art. 1.4.2-2. 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 en construction.

L'article 2131 du code civil est applicable.

Art. 1.4.2-3. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

Art. 1.4.2-4. L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

Art. 1.4.2-5. 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.

Art. 1.4.2-6. 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 1.3.0-6 :

- 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.

Art. 1.4.2-7. 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.

Art. 1.4.2-8. 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.

Art. 1.4.2-9. 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.

Art. 1.4.2-10. 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.

Art. 1.4.2-11. 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.

Art. 1.4.2-12. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 2159 et 2160 du code civil.

Chapitre 3 — De l'extinction des privilèges et hypothèques.

Art. 1.4.3-1. 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 1.4.1-1 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 1.4.1-1.

Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État 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.

Art. 1.4.3-2. Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

- a) que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 1.3.0-1;
- 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.

Art. 1.4.3-3. 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.

Art. 1.4.3-4. 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.

Art. 1.4.3-5. 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.

Art. 1.4.3-6. 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.

LIVRE 1 —

De l'immatriculation des navires au registre maritime et des droits réels sur les navires

La convention se rapportant au présent livre 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.

TITRE 1 –

De l'immatriculation des navires

Art. 1.1.0-1. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° Charte-partie d'affrètement coque-nue : le contrat par lequel la gestion nautique et commerciale du navire sont transférées à l'affréteur qui devient l'exploitant du navire pendant la durée de l'affrètement coque-nue. Aux fins d'immatriculation, est assimilé au contrat d'affrètement coque-nue, le contrat de crédit-bail lorsque la société de crédit-bail propriétaire, en louant le navire, confie la gestion nautique et commerciale du navire au locataire.

2° Déclarant : la ou les personnes physiques ou morales au nom de qui ou desquelles le navire est immatriculé au registre maritime et qui figurent sur le certificat d'immatriculation.

3° Exploitant : le propriétaire du navire ou toute autre personne physique ou morale qui exploite le navire pour son propre compte. L'exploitant s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées aux termes des conventions internationales applicables et par le droit luxembourgeois, indépendamment du fait que d'autres personnes physiques ou morales s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou obligations.

4° Gestion nautique : l'armement et l'équipement du navire.

5° Immatriculation : l'acte d'inscrire un navire sous un numéro d'ordre d'une série continue au registre maritime.

On distingue deux types d'immatriculation :

i. l'immatriculation en pleine propriété : elle se fait sur base d'un titre de propriété. Le cas échéant, le navire immatriculé en pleine propriété peut être frété coque-nue, lorsque les effets de l'immatriculation sont suspendus durant la période de la charte-partie d'affrètement coque-nue pour permettre l'inscription du navire sur un registre étranger. Ceci entraîne le gel du pavillon luxembourgeois.

ii. l'immatriculation en affrètement coque-nue : il s'agit du cas où le navire est immatriculé sur le registre maritime luxembourgeois alors que les droits de propriété et autres droits réels le grevant sont inscrits dans le registre d'un autre État dont la législation permet l'abandon du pavillon national au profit du pavillon luxembourgeois.

6° Jauge : pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, la jauge d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

7° Nationalité luxembourgeoise du navire : un navire est luxembourgeois lorsqu'il est immatriculé au registre maritime et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.

8° Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ne dépassant pas quinze ans d'âge à compter de la pose de la quille, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement.

Les navires autonomes et les drones marins et sous-marins sont considérés comme un navire s'ils remplissent les conditions visées à l'alinéa 1^{er}. Sauf dispositions contraires, ils respectent les dispositions pertinentes des conventions internationales et de la présente loi sinon les règles prescrites par règlement grand-ducal.

Le commissaire peut toujours exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire.

Il peut également accorder des dérogations aux navires qui ne répondent pas aux conditions posées à l'alinéa 1^{er} dans les limites prévues à l'article 1.1.2-2.

Les navires de pêche ou ayant une activité analogue ainsi que les navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, et les autres navires appartenant à l'État luxembourgeois ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Les îles artificielles, installations et ouvrages flottants sont assimilés à des navires en vue de l'application des dispositions du livre 1^{er}, 2, 5 et 6 de la présente loi, sauf dispositions contraires. Un règlement grand-ducal précise les règles techniques applicable à ces derniers.

9° OMI : l'Organisation maritime internationale

10° Registre des droits réels sur navire : registre tenu par le conservateur des hypothèques maritimes où sont inscrits, pour chaque navire immatriculé au registre maritime, les actes et les jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège.

11° Registre maritime : registre tenu par le conservateur des hypothèques maritimes où sont inscrites les immatriculations.

Art. 1.1.0-2. (1) La délivrance du certificat d'immatriculation du navire et sa prorogation au-delà de la première année sont soumises au paiement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA d'une taxe de base annuelle comprenant une partie fixe et une partie variable calculée en fonction de la jauge nette et de l'âge du navire. La partie fixe ne peut ni être inférieure à 2 000 euros ni excéder 5 000 euros. Le coefficient pour calculer la partie variable est compris entre 0,25 et 1,25 en fonction de la jauge nette et de l'âge du navire.

Il est accordé une réduction sur la taxe annuelle en raison de l'utilisation par le navire de carburants renouvelables et bas carbone ou de sources d'énergie de substitution ou les deux effectuée lors de l'exercice d'exploitation précédent. Le taux de réduction dépend de l'intensité de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord du navire qui est calculée sur base de la méthode décrite à l'annexe I du règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

(2) Un règlement grand-ducal précise la méthode de calcul de la taxe annuelle, y compris les réductions visées au paragraphe 1^{er} alinéa 2, ainsi que les rétributions à prélever pour l'examen de la demande d'immatriculation ou de prorogation de l'immatriculation des navires, pour l'analyse en vue de l'établissement et la délivrance des certificats et documents requis, pour l'analyse de la radiation de l'immatriculation.

Chapitre 1^{er} –

Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au registre maritime

Art. 1.1.1-1. Champ d'application

(1) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires :

1° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen sous réserve que tout ou partie significative de la gestion du navire soit effectuée

- soit par le propriétaire qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg;
- soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confiée cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg;
- soit par une personne morale à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion, et qui l'exerce à partir de son siège ou d'un établissement stable, situé au Luxembourg.

2° soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou partie significative de la gestion du navire soit effectuée

- soit par le propriétaire à partir de son siège ou d'un établissement stable situé au Luxembourg ;
- soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confiée cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg;
- soit par une personne morale à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion, et qui l'exerce à partir de son siège ou d'un établissement stable, situé au Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires dont l'exploitant, non propriétaire, est ressortissant d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen ou une société ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir d'un établissement stable situé au Luxembourg.

(3) Peuvent être immatriculés en affrètement coque-nue au registre maritime, sur base d'un contrat d'affrètement coque-nue, les navires affrétés coque-nue par des personnes physiques ou morales telles que définies aux paragraphes 1 et 2 et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire.

(4) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires pour lesquels la gestion nautique remplit les critères cumulatifs suivants :

- a) Elle est effectivement exercée à partir du Luxembourg depuis un établissement stable de la personne morale propriétaire, de l'exploitant ou de l'affrètement ou d'une personne morale établie au Luxembourg liée contractuellement avec le propriétaire, l'exploitant ou l'affrètement pour assurer cette gestion nautique ;
- b) Le gestionnaire nautique du navire répond à l'une des conditions suivantes :
 - il est détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté à Londres par l'Organisation maritime internationale le 4 novembre 1993 ;
 - lorsque le navire n'est pas régi par le code mentionné au précédent alinéa et que son gestionnaire ne détient pas le document de conformité qui y est mentionné, il prouve qu'il assure depuis le Luxembourg les mesures équivalentes de gestion nécessaires à l'exploitation du navire.

Section 1^{ère} –

Immatriculation des navires au registre maritime

Art 1.1.1-2. Registre maritime

(1) Le registre maritime des navires est placé sous l'autorité du commissaire et tenu par le conservateur des hypothèques maritimes.

(2) Le registre maritime est public et fait état des immatriculations des navires telles que définies à l'article 1.1.0-1, point 5. Un extrait du registre maritime ou un certificat négatif d'immatriculation est délivré à toute personne qui le requiert.

Sous-section 1^{ère} –

Demande d'immatriculation

Art. 1.1.1-3. Généralités

(1) Une demande signée d'immatriculation d'un navire construit ou en construction doit être introduite, auprès du commissaire, sur un formulaire distinct en fonction du type d'immatriculation demandée. Elle doit être accompagnée des pièces et documents requis aux articles 1.1.1-4 à 1.1.1-6 ainsi que ceux nécessaires pour bénéficier de la réduction de taxe annuelle visée à l'article 1.1.0-2.

(2) En cas d'impossibilité de se procurer les pièces requises conformément au paragraphe 1^{er}, la demande est accompagnée de pièces considérées comme équivalentes par le commissaire.

En cas d'imprécision des pièces fournies conformément au paragraphe 1^{er}, le commissaire requiert également les pièces supplémentaires qu'il estime nécessaires pour déterminer si les conditions d'immatriculation prévues au présent livre sont remplies.

Art. 1.1.1-4. Demande d'immatriculation en pleine propriété

(1) La demande en vue d'une immatriculation en pleine propriété doit être introduite par le propriétaire ou par l'exploitant, en leur qualité de « déclarant », ou par leur mandataire.

L'exploitant, non propriétaire, peut demander l'immatriculation en son propre nom uniquement s'il y a été expressément autorisé par le propriétaire et s'il accepte d'être responsable du navire et des personnes embarquées conformément au droit luxembourgeois et aux conventions internationales.

(2) La demande pour une immatriculation en pleine propriété indique :

- 1° le nom actuel du navire et le nom proposé pour l'immatriculation du navire à Luxembourg ;
- 2° le numéro OMI du navire ;
- 3° les noms, adresses et nationalités du ou des propriétaires du navire, la nature et la quotité des droits ;

- 4° les noms, adresses et nationalités de l'exploitant du navire et le lieu d'où l'exploitation du navire est dirigée ;
- 5° l'identification du déclarant autorisé à immatriculer le navire ;
- 6° les noms et adresse des personnes physiques ou morales qui s'acquittent au nom de l'exploitant de certaines tâches ou obligations imposées aux termes des conventions internationales applicables et par le droit luxembourgeois, la description desdites tâches et obligations et l'indication du ou des lieux de réalisation desdites tâches ou obligations.

(3) La demande est complétée par les documents suivants :

- 1° en cas d'immatriculation de navire en provenance d'un registre étranger,
 - a) une déclaration de l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé ou enregistré en dernier lieu, constatant l'absence d'hypothèque sur le navire et indiquant le dernier propriétaire inscrit ;
 - b) une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé en dernier lieu ;
- 2° l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, ou une copie certifiée conforme à l'original sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. Si l'acte est un acte authentique, il en est remis une expédition.
- 3° le cas échéant, le consentement des propriétaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime par l'exploitant visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;
- 4° le cas échéant, l'engagement de l'exploitant qui demande l'immatriculation en son propre nom qu'il assume les responsabilités telles que visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;
- 5° le cas échéant, une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant.
- 6° une déclaration du bénéficiaire effectif et une copie de sa pièce d'identité aux fins de vérification de son honorabilité conformément à l'article 1.1.1-3, paragraphe 3.
- 7° le cas échéant, le contrat avec le gestionnaire nautique.

Tant que l'attestation visée au paragraphe (3) point 1 b) fait défaut, l'immatriculation en pleine propriété au registre maritime porte une mention indiquant que les effets des inscriptions sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée et seul un certificat d'immatriculation provisoire, tel que visé à l'article 1.1.1-7, alinéa 3, peut être délivré.

Art. 1.1.1-5. Mesures spécifiques pour la demande d'autorisation de frètement coque-nue d'un navire immatriculé en pleine propriété

(1) Un navire faisant l'objet d'une immatriculation en pleine propriété au registre maritime peut être autorisé par le commissaire à être frété coque-nue vers un registre maritime étranger déterminé.

La demande d'autorisation de frètement coque-nue indique :

- 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 le navire sera inscrit.

(2) La demande d'autorisation est accompagnée des documents suivants :

- 1° une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 2° une copie certifiée conforme du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation du navire auprès d'un État de pavillon étranger sur base d'un frètement coque-nue ;

3° un engagement formel du propriétaire :

- a) de remettre au commissaire, endéans les trente jours de l'autorisation de frètement, respectivement endéans les 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'État étranger sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original;
- b) d'informer immédiatement, par dérogation à l'article 1.1.1-11, le commissaire 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 ;

4° une convention écrite entre le propriétaire et l'affrètement, stipulant expressément :

- a) la renonciation à battre pavillon luxembourgeois et à afficher « Luxembourg » comme port d'attache pendant toute la durée que le navire se trouve en frètement coque-nue ;
- b) le maintien pendant toute la durée du frètement des standards techniques et sociaux tels qu'imposés par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie ;
- c) la suspension temporaire de tous les endossements pour homologation des certificats de bord, estampillés sous l'autorité du Luxembourg ;
- d) 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 les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires ;
- e) que tous modifications ou ajouts ultérieurs à la convention initiale entre parties ainsi que tout sous-affrètement subséquent, lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant, devront être notifiés au commissaire immédiatement par dérogation à l'article 1.1.1-11 avec indication quant à leur incidence sur la teneur de la convention de base. Ces modifications ou ajouts seront également sujets au consentement par écrit de la part des créanciers privilégiés ou hypothécaires dont les intérêts sont en cause.

5° Une déclaration de principe des autorités étrangères que le navire peut être immatriculé en frètement 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.

(3) En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, point 3°, le commissaire prononce une amende administrative de 25 à 25.000 euros à l'encontre du propriétaire.

En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, point 4°), le commissaire prononce une amende administrative de 25 à 25.000 euros à l'encontre du propriétaire ou de l'affrètement et la radiation d'office du certificat navigabilité du navire ou une de ces sanctions uniquement.

L'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est chargée du recouvrement des amendes administratives qui lui sont communiquées par le Commissaire. Le recouvrement est poursuivi comme en matière d'enregistrement.

Art. 1.1.1-6. Mesures spécifiques pour la demande d'immatriculation an affrètement coque-nue-sur base d'une charte-partie d'affrètement coque-nue

(1) Sous réserve de l'obtention du consentement visé au paragraphe 2, point 3, l'affrètement peut introduire une demande d'immatriculation sur base d'un affrètement coque-nue.

(2) En dehors des données à fournir pour l'immatriculation telles qu'énoncées à l'article 1.1.1-4 à l'exception de celles visées à son paragraphe 3, la demande pour une immatriculation sur base d'un affrètement coque-nue doit indiquer les noms et adresse des affrèteurs du navire.

La demande est complétée par les documents suivants :

- 1° la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales qui ont affrété le navire ;
- 2° une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;

- 3° le consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime ;
- 4° un certificat délivré par l'État de pavillon étranger constatant la propriété du navire et toute autre inscription de droits réels qui le grève le cas échéant ;
- 5° 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 État autorise le frètement coque-nue ;
- 6° un engagement exprès de l'affrèteur que :
- a) le navire battra exclusivement pavillon luxembourgeois et affichera « Luxembourg » comme port d'attache aussi longtemps que le navire sera exploité sous affrètement coque-nue ;
 - b) celui-ci informera immédiatement, par dérogation à l'article 1.1.1-11, le commissaire lorsque l'affrètement coque-nue a pris fin pour quelque raison que ce soit ou lorsqu'un État de pavillon tiers a accordé le droit de battre son pavillon au navire ;
 - c) 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.

(3) En cas de non-respect des engagements pris sur base du point 6°, a) et b), la radiation du navire est prononcée d'office.

En cas de non remise de tous les certificats en violation du point 6°, c), le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'affrèteur selon la procédure définie à l'article 1.1.1-5, paragraphe 3, alinéa 3. Le montant de l'amende administrative est fixée à 25 à 25.000 euros.

Sous-section 2 –

Procédure d'immatriculation

Art. 1.1.1-7 Généralités

Quel que soit le type d'immatriculation demandée, sur base de la demande complète visée à la sous-section précédente et après analyse et autorisation du commissaire, le conservateur des hypothèques maritimes inscrit le navire au registre maritime et délivre au déclarant un certificat d'immatriculation.

Pour ce faire, le commissaire communique au conservateur des hypothèques maritimes les informations et documents utiles.

Un certificat provisoire peut être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an ni être renouvelé.

Art. 1.1.1-8. Certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime

(1) L'immatriculation du navire donne lieu à l'émission d'un certificat d'immatriculation sans limite de durée, dont le numéro est mentionné au registre maritime.

(2) La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation d'exploiter le navire et de battre pavillon luxembourgeois sous réserve de l'article 1.1.1-9. Le certificat d'immatriculation ne vaut pas autorisation de naviguer.

(3) Les mentions obligatoires du certificat d'immatriculation sont énumérées par règlement grand-ducal.

Art. 1.1.1-9. Mesures dérogatoires relatives au certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime sur base d'un frètement coque-nue

Le certificat d'immatriculation au registre maritime sur base d'un frètement coque-nue porte la mention suivante :

« The present certificate grants no right to fly the Luxembourg flag while the vessel is subject to the bareboat charter filed on..... »

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 ... »

A l'expiration de la charte-partie d'affrètement coque-nue, le certificat d'immatriculation vierge de la mention de l'alinéa 1^{er} est remis au déclarant.

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

Par dérogation à l'article 1.1.1-11, la résiliation de la charte-partie doit être notifiée immédiatement au commissaire.

Art. 1.1.1-10. Mesures dérogatoires relatives au certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime sur base d'un affrètement coque-nue

Par dérogation à l'article 1.1.1-8, la durée de validité du certificat d'immatriculation du navire immatriculé sous affrètement coque-nue est limitée à la durée la plus courte entre celle fixée par la charte-partie d'affrètement coque-nue et celle de l'autorisation donnée par les autorités étrangères pour fréter le navire coque-nue. Cette durée maximale est mentionnée au registre maritime.

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

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation d'exploiter le navire et de battre pavillon luxembourgeois. Le certificat d'immatriculation ne vaut pas autorisation de naviguer.

Section 2 –

Modifications postérieures et radiation de l'immatriculation

Sous-section 1^{ère} –

Modifications

Art. 1.1.1-11. Notification des modifications

Tout fait appelant une modification des indications, que doivent contenir la demande et les documents produits aux fins de l'immatriculation sur base des articles 1.1.1-3 et suivants y compris tout fait visé sous l'article 1.1.1-14, doit être notifié dans les trente jours sa survenance au commissaire par le déclarant. En cas de décès du déclarant si ce dernier est une personne physique, 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 original constatant ce fait, ou une copie certifiée conforme à l'original sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. Si ce document est un acte authentique, il en est remis une expédition.

Toute notification d'un changement apporté à la jauge, 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 auprès du conservateur des hypothèques maritimes. Les modifications de caractéristiques sont mentionnées sur le certificat d'immatriculation et sur les duplicatas de ce certificat par le commissaire.

En cas de violation du présent article, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre du déclarant selon la procédure définie à l'article 1.1.1-5, paragraphe 3, alinéa 3 et la radiation du navire peut être prononcée d'office ou une de ces sanctions uniquement. Le montant de l'amende administrative est fixée à 25 à 25.000 euros.

Art. 1.1.1-12. Nullité de l'immatriculation étrangère

L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé au registre maritime 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.

Art. 1.1.1-13. Renouvellement du certificat d'immatriculation

Le certificat d'immatriculation à durée limitée, délivrée sur base de l'article 1.1.1-10, peut faire l'objet d'un ou plusieurs renouvellements, au moyen d'une demande introduite sur un formulaire distinct et accompagnée des pièces et documents visés aux articles 1.1.1-5 ou 1.1.1-6.

Sur base de la demande de renouvellement complète et après analyse et autorisation du commissaire, le conservateur des hypothèques maritimes délivre au déclarant un nouveau certificat d'immatriculation.

Sous-section 2 –

Radiation

Art. 1.1.1-14. Evénements entraînant la radiation

(1) La radiation de l'immatriculation du navire intervient d'office dans les cas suivants :

- a) en cas de perte ou d'innavigabilité absolue du navire ;
- b) en cas de transmission de la propriété du navire à moins que le nouveau propriétaire déclare vouloir maintenir l'immatriculation ;
- c) à l'expiration de la charte-partie d'affrètement coque-nue si aucune demande n'est formulée en vue du renouvellement du certificat d'immatriculation sous affrètement coque-nue ;
- d) en cas d'absence de paiement de la taxe annuelle visée à l'article 1.1.0-2 dans les délais impartis ;
- e) à tout moment lorsque les conditions ayant prévalu à l'immatriculation ne sont plus remplies,
- f) en cas de retrait du certificat de navigabilité dans les cas visés à l'article 2.0.0-11, points 2 à 4.

(2) La radiation de l'immatriculation intervient sur demande du déclarant.

Art. 1.1.1-15. Procédure de radiation

(1) Dans les cas visés aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 1.1.1-14, le conservateur des hypothèques maritimes, après en avoir été informé par le commissaire qui lui transmet les documents requis, radie l'immatriculation du navire du registre maritime et émet un certificat de radiation.

(2) La radiation de l'immatriculation du navire au registre maritime entraîne l'invalidité du certificat d'immatriculation.

(3) En cas de radiation prononcée d'office dans les cas visés à l'article 1.1.1-14, paragraphe 1^{er}, si le navire est grevé d'hypothèques, le conservateur des hypothèques maritimes notifie les créanciers hypothécaires de la radiation d'office de l'immatriculation du navire. La radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques et tous les tiers ayant inscrit un exploit de saisie ont été avisés par le conservateur des hypothèques, sauf si les créanciers inscrits et les tiers susmentionnés consentent à ce qu'elle prenne effet plus tôt.

(4) En cas de radiation demandée par le déclarant, la radiation de l'immatriculation ne peut avoir lieu qu'en l'absence d'inscriptions hypothécaires ou avec le consentement des créanciers hypothécaires.

(5) Le certificat de radiation est notifié au déclarant.

Art. 1.1.1-16. Effets de la radiation

(1) La radiation de l'immatriculation entraîne la perte de nationalité du navire et par conséquent l'interdiction d'exploiter le navire.

(2) La perte de la nationalité a pour effet la perte du droit d'arborer le pavillon luxembourgeois.

(3) La radiation de l'immatriculation est sans effet sur les inscriptions relatives aux droits réels qui ont grevé le navire immatriculé et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

Chapitre 2 –

Dispositions relatives au navire

Art. 1.1.2-1. 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.

Art. 1.1.2-2. Dérogations

Sur dérogation spéciale du commissaire et s'ils répondent aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables, peuvent être considérés comme navires au sens de la présente loi :

- 1° Les engins d'une jauge brute inférieure à 200 par exception à l'article 1.1.0-1 ;
- 2° Les engins dépassant la limite d'âge prévue aux articles 1.1.0-1 et 2.0.0-2 ;
- 3° Les engins exploités ou destinés à être exploités à des fins de recherche scientifique ou de formation à la navigation maritime par exception à l'article 1.1.0-1.

Art. 1.1.2-3. Commandement du navire

Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg.

Art. 1.1.2-4. Qualification de l'équipage

L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants.

Art. 1.1.2-5. Composition de l'équipage

Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent.

TITRE 2 –

Des droits réels sur navire

Art. 1.2.0-1. Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas aux navires immatriculés sur base d'un affrètement coque-nue.

Pour un navire frété coque-nue sur base de l'article 1.1.1-2, paragraphe 3, les inscriptions relatives aux droits réels le grevant continuent d'être régies par la loi luxembourgeoise.

Art. 1.2.0-2. Un règlement grand-ducal précise les conditions d'application du présent titre et notamment :

- 1° l'organisation et le fonctionnement de la conservation des hypothèques maritimes ;
- 2° le mode selon lequel les registres sont tenus ;
- 3° les rétributions à prélever pour l'inscription des droits réels, pour établir et délivrer les certificats et documents, prolonger ou radier une inscription et pour permettre la consultation ou pour fournir des informations.

Art. 1.2.0-3. Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour au conservateur des hypothèques maritimes, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres a été mentionnée par ce dernier.

Art. 1.2.0-4. L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles du présent titre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

Chapitre 1^{er} –

Du registre des droits réels sur navire

Section 1^{ère} –

Dispositions générales

Art. 1.2.1-1. (1) Il est institué un registre des droits réels sur navires à côté du registre maritime, prévu par le précédent titre.

Font l'objet d'une inscription :

- a) la propriété d'un navire ;
- b) la mutation de propriété d'un navire ;
- c) la constitution d'hypothèque sur un navire ;
- d) la radiation d'hypothèque sur un navire.

(2) L'inscription dans le registre des droits réels sur navires emporte opposabilité aux tiers de tous les droits réels qui y sont inscrits.

(3) Par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, les actes et jugements soumis à inscription peuvent être en langue anglaise. Le conservateur des hypothèques maritimes peut demander tout document qu'il juge utile pour s'assurer de la régularité de l'acte ou du jugement qui lui sera soumis.

Art. 1.2.1-2. La tenue du registre est confiée au conservateur des hypothèques maritimes du Commissariat aux affaires maritimes, nommé par le ministre.

Art. 1.2.1-3. Le registre des droits réels sur navire est public.

Le conservateur des hypothèques maritimes est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, soit une copie des actes inscrits au registre et celle des inscriptions subsistantes, soit des extraits sur l'état des inscriptions ou un certificat négatif d'inscription.

Section 2 –

Inscription de la propriété des navires

Art. 1.2.1-4. En vue de son inscription, tout acte constitutif, translatif ou extinctif de propriété ou droit réel doit être constaté par écrit. Conformément à l'article 1.1.1-4, paragraphe 3, point 2, l'acte doit être communiqué au Commissaire au moment de la demande d'immatriculation.

Tous les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatif ou déclarative d'un droit de propriété sur navire doivent être inscrits au registre des droits réels sur navire.

Cette inscription est subordonnée à l'immatriculation préalable du navire au registre maritime. Elle est faite sur base du duplicata de certificat d'immatriculation, et des autres informations utiles transmis par le commissaire.

Les actes authentiques passés en pays étrangers doivent être exécutoires au Luxembourg pour être inscrits.

L'enregistrement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est facultatif.

Art. 1.2.1-5. (1) Le navire est inscrit au registre des droits réels sur navire avec un numéro d'ordre d'une série continue.

(2) L'inscription indique :

- 1° si le propriétaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date et lieu de naissance, nationalité, profession, domicile et résidence et, éventuellement, son domicile élu ;
- 2° si le propriétaire est une personne morale, la dénomination, le siège social, le lieu et la date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence des associés solidaires, administrateurs ou gérants ayant une signature sociale ;
- 3° si plusieurs personnes physiques ou morales ont sur le navire des droits en propriété ou en usufruit, la nature et la quotité de ceux-ci, et porte pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus.

(3) L'inscription mentionne :

- 1° le certificat d'immatriculation délivré par le commissaire ;
- 2° les actes authentiques, les jugements, les actes sous seing privé ou autres pièces établissant la propriété du navire ainsi inscrit.

(4) Un certificat d'inscription est délivré au propriétaire. En cas de mutation de propriété, un nouveau certificat d'inscription est établi après modifications de l'inscription reprenant les informations prévues aux paragraphes 2 et 3.

(5) Le conservateur des hypothèques maritimes peut délivrer des duplicatas de ce certificat à charge de les désigner comme tels et de faire mention de leur délivrance sur le certificat d'inscription.

En cas de dépossession involontaire du certificat d'inscription, le conservateur des hypothèques maritimes peut le remplacer sur base du certificat d'immatriculation.

Art. 1.2.1-6. La mutation de propriété du navire est inscrite sous le même numéro d'ordre que la première inscription à la demande du nouveau ou de l'ancien propriétaire sur base de l'acte translatif de propriété, sans préjudice des autres inscriptions de droits réels sur le navire.

Section 3 –

Radiation de l'inscription

Art. 1.2.1-7. (1) En l'absence d'inscriptions hypothécaires, le conservateur des hypothèques maritimes procède à la radiation de l'inscription sur demande écrite du propriétaire.

La demande est accompagnée du certificat d'inscription ou d'un duplicata.

En présence d'inscriptions hypothécaires, la radiation ne peut avoir lieu qu'après extinction des hypothèques conformément aux articles 1.2.2-25 et suivants.

(2) Toute radiation d'inscription opérée sur demande entraîne une radiation de l'immatriculation auprès du registre maritime. Dans ce cas, le conservateur des hypothèques maritimes notifie au commissaire qui ne peut délivrer le certificat de radiation de l'immatriculation qu'après avoir reçu le certificat de radiation de l'inscription.

Chapitre 2 –

Privilèges et hypothèques maritimes

Art. 1.2.2-1. Les droits de préférence entre les créanciers de l'exploitant du navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance. Ils priment toujours les hypothèques.

Art. 1.2.2-2. 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.

Art. 1.2.2-3. Faute par le tiers acquéreur 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 privilégié ou hypothécaire a le droit de faire vendre le navire grevé.

Art. 1.2.2-4. Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits réels 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 1^{ère} –

Des privilèges

Art. 1.2.2-5. (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 :

- 1° les frais de justice dus à l'État 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 ;
- 2° les droits de jaugeage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ;
- 3° les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- 4° les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ;
- 5° les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;
- 6° 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 ;
- 7° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.
- 8° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le consignataire ou l'agent maritime pour les besoins normaux du navire.

(2) Les accessoires du navire et du fret visés sous le paragraphe 1^{er} ci-dessus s'entendent :

- 1° des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;
- 2° des indemnités dues au propriétaire 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 ;
- 3° 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 du 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 1° 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.

(3) Les dispositions des articles 1.2.2-5 et 1.2.2-6 ci-dessus sont applicables aux navires exploités par un exploitant non propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 1.2.2-6. (1) Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au paragraphe 1^{er} de l'article 1.2.2-5 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 points 3° et 5° sous le paragraphe 1^{er} de l'article 1.2.2-5, 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 des 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 1.2.2-5 ci-dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrèteur 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.

Art. 1.2.2-7. Les privilèges s'éteignent, en dehors des cas visés à l'article 1.2.2-8, à l'expiration du délai d'un an, sans que pour les créances de fournitures visées à l'article 1.2.2-5, paragraphe 1^{er}, point 5, le délai ne 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 à l'article 1.2.2-5, paragraphe 1^{er}, point 5, 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 1.2.2-5.

Le délai de péremption peut uniquement être interrompu par la saisie exécution ou conservatoire des navires. Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État 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.

Art. 1.2.2-8. (1) Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes:

- a) que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 1.2.1-1 ;
- b) que l'aliénation soit publiée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, et à deux reprises 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 les deux 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.

(2) Les privilèges s'éteignent également :

1° par l'extinction de l'obligation principale ;

2° par la renonciation du créancier ;

3° par la vente forcée du navire grevé ;

4° par la saisie du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté

Section 2 –

Des hypothèques maritimes

Art. 1.2.2-9. Les navires sont hypothéqués par la convention des parties.

La législation en matière hypothécaire immobilière notamment les articles 2124, 2125 et 2126 du code civil, est applicable pour autant que le présent titre ne dispose pas autrement.

L'hypothèque est constituée par un acte sous seing privé ou un acte authentique. Il contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques maritimes.

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.

Art. 1.2.2-10 Une hypothèque maritime peut être constituée en faveur d'une personne agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, d'un fiduciaire ou d'un trustee pour garantir les créances de tiers bénéficiaires, présents ou futurs, à condition que ces tiers bénéficiaires soient déterminés ou déterminables. Les personnes agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, le fiduciaire ou le trustee bénéficient des mêmes droits que ceux revenant aux bénéficiaires directs de l'hypothèque visée par la présente loi, sans préjudice de leurs obligations vis-à-vis des tiers bénéficiaires de la garantie financière.

Les personnes agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, le fiduciaire ou le trustee présentent un contrat écrit décrivant leur mission, sa durée, l'étendue de leurs pouvoirs et de leurs responsabilités, le patrimoine professionnel.

Art. 1.2.2-11. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur un navire spécialement désigné et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

L'article 2131 du code civil est applicable.

Art. 1.2.2-12. L'hypothèque peut être constituée sur l'intégralité des parts indivises du navire et est alors assimilée à l'hypothèque grevant le navire lui-même.

Art. 1.2.2-13 Nonobstant l'article 1.2.2-11, une hypothèque maritime peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte maritime appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte. Dans ce cas, chaque navire doit faire l'objet d'une inscription individuelle et il est joint un bordereau d'inscription pour chaque navire, selon la procédure visée aux articles 1.2.2-19 et suivants.

Art. 1.2.2-14. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires. Les parties peuvent également convenir de l'étendre au fret.

Art. 1.2.2-15. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées, sur leur produit ou sur les indemnités dues par le tiers responsable du dommage, le cas échéant, 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.

Art. 1.2.2-16. L'hypothèque garantit trois années d'intérêt au même rang que le capital.

Art. 1.2.2-17. L'hypothèque n'a d'effet à l'égard des tiers que du jour où elle est rendue publique par son inscription au registre des droits réels sur navire.

Art. 1.2.2-18. L'acte constitutif d'hypothèque peut être inscrit à n'importe quel moment tant que l'hypothèque est valable, sous réserve des dispositions des alinéas 2 à 4.

En cas de mort du débiteur si ce dernier est une personne physique, 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.

Aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de l'immatriculation.

Art. 1.2.2-19. L'inscription des hypothèques sur le navire dans le registre des droits réels sur navire s'opère sur présentation au conservateur des hypothèques maritimes de l'acte constitutif d'hypothèque s'il est sous seing privé ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Une copie conforme à l'original, sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original, de l'acte constitutif d'hypothèque est également fournie.

L'enregistrement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA des actes sous seing privé est facultatif.

Art. 1.2.2-20. Le conservateur des hypothèques maritimes mentionne au registre des droits réels sur navire :

- 1° la date de l'acte ;
- 2° la nature de l'acte et s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane ;
- 3° les nom, prénoms et professions et domicile des parties ;
- 4° l'objet de l'acte et ses éléments principaux ;
- 5° le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital ;
- 6° le cas échéant, la stipulation de voie parée ;
- 7° l'élection de domicile.

Art. 1.2.2-21. Le conservateur des hypothèques maritimes retourne l'original de l'acte s'il est sous seing privé ou l'expédition de l'acte s'il est authentique après y avoir certifié qu'il a procédé à l'inscription hypothécaire et après y avoir indiqué la date et le numéro de l'inscription hypothécaire. Il conserve la copie conforme à l'original sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original, de l'acte constitutif de l'hypothèque.

Art. 1.2.2-22. 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.

Art. 1.2.2-23. 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 au registre des droits réels sur navire.

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

Art. 1.2.2-24. 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 des hypothèques maritimes. 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.

Art. 1.2.2-25. Les 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'accomplissement des formalités et conditions prescrites aux tiers détenteurs pour purger les biens par eux acquis ;
- e) par la prescription.

Art. 1.2.2-26. En cas d'aliénation volontaire du navire, le nouveau propriétaire qui veut se garantir des poursuites d'un créancier privilégié ou hypothécaire inscrit est tenu, soit avant les poursuites, soit dans le délai d'un mois au plus tard à compter de la première sommation qui lui est faite de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre des droits réels, 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 la jauge 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 contient la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Art. 1.2.2-27. 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 estimée du navire, 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.

Art. 1.2.2-28. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend 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.

Art. 1.2.2-29. 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.

Art. 1.2.2-30. Les inscriptions sont radiées 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.

Dans l'un et l'autre cas, ceux qui requièrent la radiation déposent au conservateur des hypothèques maritimes l'expédition de l'acte portant consentement à radiation ou l'expédition du jugement.

La radiation d'une hypothèque par le créancier hypothécaire peut se faire par acte sous seing privé.

Art. 1.2.2-31. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 2159 et 2160 du code civil.

Titre 3 –

Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque -**Art. 1.3.0-1. Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque**

Conformément aux articles 1.2.1-4 et 1.2.2-19, lorsque les actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire construit ou en construction sont présentés à l'enregistrement, ils sont exempts des droits proportionnels d'enregistrement et de 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 ou au financement et travaux d'installation, avec constitution de garantie hypothécaire, agrès, appareils, machines et autres accessoires à bord de navires immatriculés au registre luxembourgeois en vue d'une amélioration des conditions de travail ou de vie à bord ou des performances environnementales du navire.

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

LIVRE 2 –

Les conditions de sécurité

Les conventions figurant 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 livre.

- 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).

Art. 2.0.0-1. Sans préjudice des dispositions de l'article 2.0.0-4, aucun navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon luxembourgeois, s'il n'est muni du certificat d'immatriculation décrit dans le titre livre premier de la présente loi ainsi que des certificats et autres documents 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.

Art. 2.0.0-1. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 2.0.0-4, aucun navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon luxembourgeois, s'il n'est muni du certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité provisoire décrit à l'article 2.0.0-7 ainsi que des certificats et autres documents en

cours de validité prévus par les conventions internationales en vigueur et dûment ratifiées par le Luxembourg.

(2) Le certificat de navigabilité est délivré par le Commissaire et atteste, jusqu'à preuve du contraire que le navire répond aux prescriptions des conventions internationales, du présent livre, du livre 3 et des règlements pris en leur exécution.

(3) Le certificat de navigabilité est délivré pour une période de cinq ans à l'expiration de laquelle il peut être renouvelé.

(4) Les mentions obligatoires du certificat de navigabilité sont énumérées par règlement grand-ducal.

Art. 2.0.0-2. (1) Tout navire sollicitant l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra avoir été un premier certificat de navigabilité est soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de l'Union européenne ou par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé conformément au Règlement (CE) 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (ci-après « l'organisme agréé ») et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal (ci-après « l'organisme habilité »). Le certificat d'immatriculation de navigabilité ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire.

(2) Tout navire dont le certificat de navigabilité est à renouveler est soumis à un contrôle par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé.

(3) Tout navire dont le certificat de navigabilité est suspendu est soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de l'Union européenne ou par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé. Le certificat de navigabilité ne pourra reprendre ses effets qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire.

(4) 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.

Art. 2.0.0-3. 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 l'Union européenne. 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 2 000 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. 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.

Art. 2.0.0-4. Sont soumis à un régime spécial qui sera déterminé par règlement grand-ducal :

- a) les navires naviguant 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 de navigabilité délivré à cette catégorie de navires ;

b) les navires, autres que les bâtiments de plaisance, qui entreprennent un voyage spécial.

Art. 2.0.0-5. 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 pourra, dans des cas exceptionnels, accorder des exemptions d'une ou de plusieurs de ces dispositions, en tenant compte des conventions internationales ratifiées par le Luxembourg.

Art. 2.0.0-6. Pour l'instruction des demandes d'immatriculation d'obtention du certificat de navigabilité conformément à l'article 0.2.0-1 aux articles 0.2.0-1 et 2.0.0-1, le commissaire pourra accepter des certificats délivrés par des autorités maritimes étrangères ou des organismes habilités.

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 organismes habilités pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence.

Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 précité que le commissaire peut mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonctions des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des motifs transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 2.0.0-7. Lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois se trouve à l'étranger dans l'impossibilité de renouveler un certificat venant à expiration, le commissaire 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. Si nécessaire, un certificat de navigabilité provisoire est également délivré pour la même durée.

Lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat d'immatriculation de navigabilité est suspendu de plein droit. Il ne peut être revalidé que par le commissaire dans les conditions énoncées à l'article 2.0.0-6.

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 ou les autorités portuaires.

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

Art. 2.0.0-8. Dans l'exercice de ses attributions telles que définies à l'article 0.2.0-1, le commissaire 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 organismes habilités visés à l'article 2.0.0-6 pour l'accomplissement de certains actes suivant les modalités qu'il déterminera.

Art. 2.0.0-9. Dans l'exercice de ses attributions telles que définies à l'article 0.2.0-1, le commissaire 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.

Art. 2.0.0-10. Le commissaire ou les agents dûment mandatés visés aux articles 2.0.0-6 et 2.0.0-9 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.

Art. 2.0.0-11. (1) Le commissaire ou les agents dûment mandatés visés à l'article 2.0.0-6 ont le droit de suspendre le certificat de navigabilité et de faire arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions établies par la présente loi les conventions internationales, le présent livre, le livre 3 et les règlements grand-ducaux pris en leur exécution.

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 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'un organisme habilité, conformément à l'article 2.0.0-2, paragraphe 3.

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

(2) Le commissaire ou les agents dûment mandatés visés à l'article 2.0.0-6 ont le droit de suspendre le certificat de navigabilité et 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 2.0.0-8, la surveillance effectuée a révélé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises ;
- c) s'il existe des présomptions que la non-observation des conditions prévues à l'article 2.0.0-5 compromet la sécurité de l'équipage ou des passagers

L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales et réglementaires, après avis favorable d'un inspecteur d'un organisme habilité conformément à l'article 2.0.0-2, paragraphe 3.

(3) Le certificat de navigabilité perd de plein droit sa validité dans les cas suivants :

- 1° retrait du certificat d'immatriculation ;
- 2° en cas de perte ou d'innavigabilité absolue du navire ;
- 3° retrait d'un ou plusieurs certificats internationaux visés à l'article 2.0.0-1, paragraphe 1^{er} ;
- 4° sur décision du commissaire, en cas de suspension prolongée injustifiable du certificat de navigabilité.

Art. 2.0.0-12. L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au commissaire, s'il estime que le navire ou le bâtiment n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues. Le commissaire désignera un délégué pour entendre l'équipage avant de prendre les mesures requises par les circonstances.