

N° 8419^{3A}

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

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

* * *

ADDENDUM

TEXTE CONSOLIDÉ

LOI DU 9 NOVEMBRE 1990

ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

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 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. (1) Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire aux affaires maritimes, qui a le statut de fonctionnaire de l'État, 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.

(2) Le Ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions nomme, sur proposition du commissaire, parmi les agents du Commissariat aux affaires maritimes, un ou plusieurs conservateurs des hypothèques maritimes, chargés de la tenue du registre des droits réels sur navire.

Ne sont pas applicables au conservateur des hypothèques maritimes :

- 1° l'article 27 de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État ;
- 2° les articles 2197, 2202 et 2203 du Code civil.

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'affrèteur 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'affrèteur 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'affrèteur ;
- 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'affrèteur, 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'affrèteur 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 complètera 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.

Art1.1.1-11. 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 téléfax, 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 téléfax, 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 priment toujours les hypothèques.

Art. 1.4.0-2. 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. 1.4.0-3. 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 au 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 modifiée 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 **Pour l'application** 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'affrèteur 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 **brute et la jauge nette** d'un navire **sont** mesurées conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la **Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires** **Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, adoptée à Londres, le 23 juin 1969, approuvée par la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime** ;
- 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 est** 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~~ des navires 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. Si les exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales applicables sont respectées, le commissaire peut également accorder des dérogations spéciales aux navires suivants : qui ne répondent pas aux conditions posées à l'alinéa 1^{er} dans les limites prévues à l'article 1.1.2-2, peuvent être considérés comme navires au sens de la présente loi :~~

- 1° les engins d'une jauge brute inférieure à 200 par exception au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe ;
- 2° les engins dépassant la limite d'âge prévue au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe et à l'article 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 au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

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, et les 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 applicables 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 commissaire~~ ~~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 détermine les taxes de remboursement que le Commissariat aux affaires maritimes pourra percevoir pour son propre compte 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, ainsi que 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 ~~M~~embre 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
 - a) soit par le propriétaire qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg;
 - b) 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;

- c) 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 :
- a) soit par le propriétaire à partir de son siège ou d'un établissement stable situé au Luxembourg ;
- b) soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;
- c) 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^{er} et 2 et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire 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.

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

- 1° 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 ;
- 2° le gestionnaire nautique du navire répond à l'une des conditions suivantes :
- a) 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 ;
- b) lorsque le navire n'est pas régi par le code mentionné au précédent alinéa mentionné à la lettre a) 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.

Nonobstant le principe de publicité posé par l'alinéa 1^{er}, les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont rendues publiques que pour garantir la bonne exécution des conventions internationales applicables au Luxembourg. Les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont communiquées que sur demande dûment justifiée. La personne physique concernée est informée de la consultation de ses données personnelles.

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 est introduite, auprès du commissaire, sur un formulaire distinct en fonction du type d'immatriculation demandée. Elle doit être est accompagnée des pièces et documents requis aux articles 1.1.1-4 à 1.1.1-6 ainsi que de 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 est 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 au 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 à partir 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 d'un 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) à l'alinéa 1^{er}, point 1° lettre 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 1.1.1-8, alinéa 4, 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 est autorisé par le commissaire à être frété coque-nue vers un registre maritime étranger déterminé.

En cas de non-respect, la demande d'autorisation de frètement coque-nue indique :

1. le nom du navire ;
 2. le numéro d'immatriculation du navire ;
 3. les noms et adresse du déclarant ;
 4. les noms et adresse de l'affrèteur ;
 5. 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, respective-ment 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'affrèteur, 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 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'affrèteur et la radiation d'office du certificat de navigabilité du navire ou une de ces sanctions uniquement.

Le montant de l'amende visé aux alinéas 1^{er} et 2 tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Contre les décisions visées aux alinéas 1^{er} et 2, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

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, alinéa 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 affréteurs 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 greve 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 paragraphe 2, alinéa 2, point 6°, lettres a) et b), la radiation du navire est prononcée d'office.

En cas de non remise de tous les certificats en violation du paragraphe 2, alinéa 2, point 6°, lettre 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.

Le montant de l'amende visé visée à l'alinéa 1^{er} tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Contre la décision visée à l'alinéa 1^{er}, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

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 1^{re} et après analyse et autorisation du commissaire, le conservateur des hypothèques maritimes le navire est 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.

(4) 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. 1.1.1-9. 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, uUn 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 est 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 à 1.1.1-6, y compris ainsi que~~ tout fait visé sous l'article 1.1.1-14, ~~doit être~~ notifié dans les trente jours ~~suivant~~ 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~~ est accompagnée d'un document original constatant ce fait, ou d'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~~ est 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 ~~e~~ à 25 à 25°.000 euros.

~~Le montant de l'amende visé visée à l'alinéa 4 tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.~~

~~Contre la décision visée à l'alinéa 4, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.~~

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, délivré ~~e~~ sur base de l'article 1.1.1-10, peut faire l'objet ~~d'un ou plusieurs~~ de 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~~ le 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 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, paragraphe 3, 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) (1) La radiation de l'immatriculation du navire au registre maritime entraîne l'invalidité du certificat d'immatriculation et un certificat de radiation est délivré au déclarant.

(3) (2) En cas de radiation prononcée d'office dans les cas visés à l'article 1.1.1-14, paragraphe 1^{er}, le commissaire en informe le conservateur des hypothèques maritimes. 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) (3) 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. 1.1.2-32. 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. 1.1.2-43. 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~~ à 3.1.1-16.

Art. 1.1.2-54. 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- ~~52~~, paragraphe ~~1^{er}~~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 établir et délivrer les certificats et documents, prolonger ou radier une inscription et pour permettre la consultation ou pour fournir des informations les taxes de remboursement que le Commissariat aux affaires maritimes pourra percevoir pour son propre compte pour l'examen et l'instruction des demandes en vue de l'inscription des droits réels, de l'établissement et la délivrance des certificats et documents, de la prolongation ou radiation d'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 r~~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 modifiée 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 est 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.

Nonobstant le principe de publicité posé par l'alinéa 1^{er}, les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont rendues publiques que pour garantir le respect des droits des créanciers et la bonne exécution des conventions internationales portant sur les droits réels sur les navires. Les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont communiquées que sur demande dûment justifiée. La personne physique concernée est informée de la consultation de ses données personnelles.

Section 2 – Inscription de la propriété des navires

Art. 1.2.1-43. En vue de son inscription, tout acte constitutif, translatif ou extinctif de propriété ou droit réel doit être est 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 transmis par le commissaire.

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

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

Art. 1.2.1-54. (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. 1.2.1-65. 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. 1.2.1-76. (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 à 1.2.2-31.

(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 pPrivilèges

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 au 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^{er} 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 du présent article et de l'article 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 à l'article 1.2.2-5, paragraphe 1^{er}, 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 l'article 1.2.2-5, 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 le prononcé par une autorité public d'une confiscation du navire sur base d'une infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté 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 dans un lieu quelconque du Grand-duché de Luxembourg.~~

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

L'article 2152 du ~~C~~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 est 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 :

- 1° par l'extinction de l'obligation principale ;
- 2° par la renonciation du créancier ;
- 3° par la vente forcée du navire grevé ;
- 4° par l'accomplissement des formalités et conditions prescrites aux tiers détenteurs pour purger les biens par eux acquis ;
- 5° 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 :

- 1° 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 ;
- 2° l'indication de la date de l'inscription de son titre ;
- 3° 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 est** 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 0.2.0-4~~ 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 ou répétée 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.

LIVRE 3 – DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER

TITRE PRÉLIMINAIRE – Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public

Art. 3.0.0-1.

Aux fins du présent livre, on entend par :

- 1° « armateur » : le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;
- 2° « BIT » : le Bureau international du travail ;
- 3° « certificat de travail maritime » : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;
- 4° « contrat d'engagement maritime » : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;
- 5° « déclaration de conformité du travail maritime » : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;
- 6° « gens de mer ou marin » : les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;
- 7° « navire » : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire ;
- 8° « OIT » : l'Organisation internationale du travail ;

- 9° « OMS » : l'Organisation mondiale de la santé ;
- 10° « piraterie » : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;
- 11° « service de recrutement et de placement des gens de mer » : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;
- 12° « STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;
- 13° « vols à main armée » : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

Art. 3.0.0-2.

(1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les catégories de personnel ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) Les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

Art. 3.0.0-3.

Le contrat en vertu duquel un marin s'engage envers l'armateur, son représentant ou son capitaine est un contrat d'engagement maritime régi par la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables.

Quelle que soit la loi applicable au contrat d'engagement, les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne peuvent pas être moins favorables que celles résultant des dispositions impératives de la Convention du travail maritime, 2006, ou de la réglementation européenne.

Art. 3.0.0-4.

Sauf compétence spéciale déterminée en matière pénale, en matière de contestations relatives aux dispositions du présent livre qui s'élèvent entre l'armateur et le marin :

- 1° l'action de l'armateur ne peut être portée que devant la juridiction du domicile du marin ;
- 2° l'action du marin peut être portée :
 - a) devant la juridiction du domicile de l'armateur ;
 - b) devant la juridiction du lieu où s'accomplit habituellement le travail ; ou
 - c) devant la juridiction du lieu d'embauche.

Art. 3.0.0-5.

(1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois, qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités de délivrance.

(2) Conformément à l'article 3.1.1-20, tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire.

Art. 3.0.0-6.

Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande, ci-après « loi précitée du 14 avril 1992 ».

Art. 3.0.0-7.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du titre préliminaire, du livre premier, du livre II et du titre I^{er} du livre VI du Code du travail ne sont pas applicables à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du livre III du Code du travail ne sont pas applicables à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Les livres IV et V du Code du travail sont applicables sauf dispositions contraires expresses. Des dispositions particulières d'adaptation au milieu maritime pourront être adoptées par règlement grand-ducal.

TITRE 1^{er} – Relations individuelles et collectives du travail

**Chapitre 1^{er} – Conditions minimales requises
pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord
d'un navire battant pavillon luxembourgeois**

Section 1^{re} – Âge minimum

Art. 3.1.1-1.

L'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de dix-huit ans est interdit.

Art. 3.1.1-2.

En cas d'infraction à l'article 3.1.1-1, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3.

Lors de leur recrutement et avant de leur permettre de commencer à servir à bord, l'armateur est tenu d'exiger des gens de mer la présentation d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer et que leur embarquement ne présente aucun danger pour leur propre santé ou pour celle de l'équipage.

Art. 3.1.1-4.

Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

Art. 3.1.1-5.

Le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est également accepté aux fins du présent chapitre. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

Art. 3.1.1-6.

(1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

- 1° un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;
- 2° un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006, selon les exigences de l'État en question ;
- 3° un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question.

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

(2) Un certificat concernant uniquement la vue peut être délivré par une personne habilitée à délivrer de tels certificats par l'autorité compétente du pays dont elle relève. Un certificat séparé pour la perception des couleurs n'est pas obligatoire.

Art. 3.1.1-7.

Le certificat médical doit obligatoirement indiquer que :

- 1° l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes ;
- 2° le marin est médicalement apte pour le travail qu'il doit effectuer ;
- 3° l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Le secret médical doit être strictement observé. La transmission du certificat médical entre armateurs ne peut se faire qu'avec l'accord du marin.

La forme du certificat médical pourra être précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.1.1-8.

À moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW :

- 1° un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à compter de la date de son établissement ;
- 2° un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum à compter de la date de son établissement.

Art. 3.1.1-9.

En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent, suivant la procédure applicable dans le pays de délivrance du certificat :

- 1° soit se faire examiner par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ;
- 2° soit exercer un recours devant l'autorité médicale ou la juridiction compétente en cas de contestation de certificat médical constatant une inaptitude au travail.

Art. 3.1.1-10.

Dans les cas d'urgence, le commissaire peut, sur demande de l'armateur, autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que :

- 1° la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois ;
- 2° l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

Art. 3.1.1-11.

Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Art. 3.1.1-12.

Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au moins être fournis en anglais.

Art. 3.1.1-13.

En cas d'infraction aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;
- 2° tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14.

Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15.

Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16.

Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités de reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17.

En cas d'infraction aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, et sauf si une dérogation a été dûment accordée, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sauf si une dérogation est dûment accordée :

- 1° est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

2° est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

3° quiconque obtient par tromperie ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Section 4 – Équipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18.

(1) Tout navire est armé avec un effectif de gens de mer suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée de travail et de repos.

À ce titre, le document d'équipage minimum lorsqu'il est exigé conformément à l'article 1.1.2-5, est délivré par le commissaire. Il spécifie les effectifs minimaux de sécurité et est annexé au certificat d'immatriculation. Pour la détermination des effectifs minimaux, le commissaire tient compte des conventions et recommandations internationales et européennes pertinentes en la matière selon le type de navires.

(2) Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités quant à la tenue à jour de la liste d'équipage par le capitaine.

Art. 3.1.1-19.

Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20.

Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

La délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

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

Art. 3.1.1-21.

Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22.

(1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006, ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de

la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006, ne seraient pas respectés dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23.

Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégrité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

- 1° de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;
- 2° du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;
- 3° du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24.

(1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1^{er}, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25.

Est passible d'une amende de 500 à 10 000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1 250 à 12 500 euros, ou d'une de ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – Contrat d'engagement maritime

Section 1^{re} – Le contrat d'engagement maritime en général

Sous-section 1^{re} – Dispositions générales

Art. 3.1.2-1.

Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2.

Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-3.

Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois :

- 1° au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement ;
- 2° le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;
- 3° l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;
- 4° le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime, 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.
Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.
L'accès peut être assuré par voie électronique ;
- 5° pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire, qui mentionne la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative à la qualité du travail ou au salaire. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4.

Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques :

- 1° un exemplaire d'un contrat-type ;
- 2° les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5.

(1) Le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes :

- 1° le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;
- 2° le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;
- 3° le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
- 4° la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;
- 5° le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;

- 6° le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;
- 7° le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment :
 - a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,
 - b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;
- 8° les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;
- 9° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
- 10° le droit du marin à un rapatriement ;
- 11° le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;
- 12° les clauses complémentaires dont les parties ont convenu.

Les précisions figurant à l'alinéa 1^{er} peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1^{er} fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) À défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence et le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 – Période d'essai

Art. 3.1.2-6.

(1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1^{er} de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.

À défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à :

- 1° six mois pour les officiers ;
- 2° deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières. La période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

- 1° à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;
- 2° à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 5 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques

Art. 3.1.2-7.

L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage

Sous-section 1^{re} – Recours et forme du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-8.

En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9.

Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1^{er}, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

- 1° lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;
- 2° lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;
- 3° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
- 4° le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

À défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-10.

Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants :

- 1° pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur ;
- 2° pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11.

(1) À l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-12.

(1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

À défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée

Art. 3.1.2-13.

Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14.

À l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

- 1° en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;
- 2° en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;
- 3° pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;
- 4° aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;
- 5° dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;
- 6° en cas d'exécution de travaux urgents ;
- 7° en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15.

Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du contrat précédent.

Dans ces cas, le nouveau contrat ne peut pas prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions

Art. 3.1.2-16.

Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 – Égalité de traitement

Art. 3.1.2-17.

Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée à bord de ses navires, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer qu'il emploie, occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste. Une telle information est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Sous-section 7 – Période d'essai

Art. 3.1.2-18.

(1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

- 1° la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à deux mois ;
- 2° sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,
 - a) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à deux mois et inférieure à trois mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois semaines ;
 - b) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à six mois et inférieure à neuf mois, la période d'essai ne peut être supérieure à deux mois ;
 - c) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à neuf mois et inférieure à douze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois mois ;
 - d) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à douze mois et inférieure à quinze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à quatre mois ;
 - e) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à quinze mois et inférieure à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à cinq mois ;
 - f) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à six mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1^{er}, point 2°.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 3 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-19.

(1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1^{er}, point 1^o, le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20.

Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçues jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

*Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime*Sous-section 1^{re} – Obligations générales de l'armateur**Art. 3.1.2-21.**

L'armateur a l'obligation :

- 1° d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;
- 2° de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur ;
- 3° de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail ;
- 4° de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident ;
- 5° de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;
- 6° de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;
- 7° de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;
- 8° d'apporter les soins en bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt, sans que l'armateur, son préposé ou le capitaine n'aient le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22.

Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5°.

À la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1^{er} sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de service.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière

Partie 1^{re} – Droit au rapatriement**Art. 3.1.2-23.**

Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

- 1° lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence ;
- 2° en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;
- 3° en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;
- 4° en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;
- 5° lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :
 - a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;
 - b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;
 - c) le naufrage ;
 - d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;
 - e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre ;
 - f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24.

L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de trente jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25.

Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26.

- (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.

(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins :

- 1° le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion ;
- 2° le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;
- 3° la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;
- 4° le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;
- 5° le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

(5) Les frais de rapatriement doivent être pris en charge jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27.

(1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment :

- 1° le lieu où il a accepté de s'engager ;
- 2° le lieu stipulé par convention collective ;
- 3° son pays de résidence ;
- 4° le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28.

Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29.

L'armateur a le droit de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30.

(1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de deux jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

- 1° le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois ;

- 2° l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;
- 3° les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31.

En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32.

Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient et en anglais.

Partie 2 – Abandon et garantie financière

Art. 3.1.2-33.

Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur :

- 1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou
- 2° laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou
- 3° provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34.

Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa 1^{er} doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et plus particulièrement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière.

Art. 3.1.2-35.

L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, à la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.

En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36.

Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

- 1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;
- 2° les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;

3° les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37.

Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent :

- 1° le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1^{er} ;
- 2° la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile ;
- 3° les soins médicaux nécessaires ;
- 4° le passage et le transport des effets personnels ;
- 5° tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38.

La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. À défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39.

Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément aux dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40.

Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41.

Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42.

(1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris en son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par les prestataires de cette garantie.

(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie de ces certificats ou de ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales

Art. 3.1.2-43.

Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44.

Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux alinéas 1^{er} et 2 est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer
en cas de perte du navire ou de naufrage

Art. 3.1.2-45.

L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46.

Les dispositions de l'article 3.1.2-45 sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin

Art. 3.1.2-47.

Tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois a l'obligation :

- 1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime ;
- 2° d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;
- 3° de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48.

Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49.

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

(2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50.

Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51.

Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52.

Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat

Sous-section 1^{re} – Résiliation avec préavis

Art. 3.1.2-53.

(1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54.

(1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

- 1° si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ; ou
- 2° si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

- 1° par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ; ou
- 2° si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin :

- 1° à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois ;

- 2° à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans ;
- 3° à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours :

- 1° le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ;
- 2° le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55.

(1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.

(2) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(3) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard quinze jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(4) À défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe 3, le licenciement est abusif.

(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59, paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1^{er} du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56.

La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa 1^{er} ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57.

(1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à :

- 1° une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur ;
- 2° deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur ;

3° trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58.

(1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa 1^{er} ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur. En cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave

Art. 3.1.2-59.

(1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa 1^{er} ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe 1^{er}, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant influencer sur la responsabilité du marin et des conséquences du licenciement.

(3) La résiliation pour motif grave par l'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial, est notifiée au marin par un écrit envoyé par recommandé, si ce dernier ne se trouve pas à bord, ou remis en mains propres contre signature et donnant lieu à mention sur le journal de bord. Cet écrit doit préciser les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave. À défaut de motivation écrite, le licenciement est abusif.

Le capitaine ou le représentant de l'armateur est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate pour motif grave avec l'indication que les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave lui ont été notifiés.

(4) Les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa 1^{er} n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur

Art. 3.1.2-60.

(1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. À défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1^{er}.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'armateur ou son représentant par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale. Cette réclamation fait courir, sous peine de forclusion, un nouveau délai d'une année.

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

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

(4) L'abstention du marin de prêter son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1^{er} du présent article.

Art. 3.1.2-61.

(1) Lorsqu'elle juge qu'il y a usage abusif du droit de résilier le contrat à durée indéterminée, la juridiction du travail condamne l'armateur à verser au marin des dommages et intérêts compte tenu du dommage subi par lui du fait de son licenciement.

(2) En statuant sur les dommages et intérêts attribués au marin licencié abusivement, la juridiction du travail peut, à la demande du marin formulée en cours d'instance et lorsqu'elle juge réunies les conditions pour une continuation ou une reprise de la relation de travail, recommander à l'armateur de consentir à la réintégration du marin en réparation de son licenciement abusif.

La réintégration effective du marin avec maintien de ses droits d'ancienneté libère l'armateur de la charge des dommages et intérêts qu'il a été condamné à lui verser en réparation de son licenciement abusif.

L'armateur qui ne souhaite pas consentir à la réintégration du marin licencié abusivement lui recommande par la juridiction du travail peut être condamné, à la demande du marin, à compléter les dommages et intérêts visés au paragraphe 1^{er} par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa 1^{er} ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord

Art. 3.1.2-62.

Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1^{re} – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin

Art. 3.1.2-63.

(1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement, au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du prédit article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire :

- 1° le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ;
- 2° les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation ; sinon
- 3° les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa 2 jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-64.

Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3 et suivants.

Art. 3.1.2-65.

Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66.

Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit :

- 1° le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;
- 2° le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code de la sécurité sociale ;
- 3° en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement ;
- 4° par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective.

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat

Art. 3.1.2-67.

(1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur. Il libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1^{er} ne peut être opposé au marin, si la mention « pour solde de tout compte » n'est pas entièrement écrite de sa main et suivie de sa signature ou si le reçu ne porte pas mention en caractères très apparents du délai de forclusion visé au paragraphe 2.

Le reçu pour solde de tout compte, régulièrement dénoncé ou ne pouvant avoir d'effet libératoire au sens du présent article, n'a qu'une valeur de simple reçu des sommes qui y figurent.

Art. 3.1.2-68.

À l'expiration du contrat, le marin reçoit de l'armateur les documents visés à l'article 3.1.2-3, point 5°.

Art. 3.1.2-69.

(1) Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel exact et détaillé conforme aux dispositions de l'article 3.2.3-5.

(2) Lors de la résiliation du contrat d'engagement maritime, le décompte visé au paragraphe 1^{er} doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

Art. 3.1.2-70.

L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence

Art. 3.1.2-71.

Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3– Les rapports collectifs de travail

Art. 3.1.3-1.

Les dispositions du livre Ier, titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2.

Conformément aux dispositions du livre Ier, titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises.

Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3.

Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. À défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite

Art. 3.1.4-1.

(1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – Le transfert d'entreprise

Art. 3.1.5-1.

Le titre II, chapitre VII, du livre Ier du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – Emploi et chômage

Art. 3.1.6-1.

À l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre Ier du Titre Ier du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2.

Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2 – Règlementation et conditions de travail

Chapitre 1^{er} – Durée du travail

Art. 3.2.1-1.

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1^{re} – Durée du travail et temps de repos

Art. 3.2.1-2.

Aux fins du présent chapitre, on entend par :

- 1° « heures de travail » : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;
- 2° « heures de repos » : le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette définition n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3.

La durée de travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4.

En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5.

Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à :

- 1° dix heures par période de vingt-quatre heures ; et
- 2° soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

Art. 3.2.1-6.

Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

- 1° des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;
- 2° l'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;
- 3° l'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;
- 4° des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7.

Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8.

Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9.

Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10.

(1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à 25 pour cent.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées. Ce registre doit être émarginé par le marin.

(3) Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être fixé par convention collective en tenant compte des dispositions et des modalités prévues à l'article 3.2.3-11.

Art. 3.2.1-11.

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

- 1° les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;
- 2° les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail

Art. 3.2.1-12.

Le marin travaillant plus de six heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins vingt minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins dix minutes chacune.

Art. 3.2.1-13.

Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins :

- 1° le programme du service à la mer et au port ;
- 2° le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14.

Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales

Art. 3.2.1-15.

Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et nonécrit.

Art. 3.2.1-16.

Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20 000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

- 1° a occupé des gens de mer sans respecter les heures de repos minimales fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution ;
- 2° n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation

Section 1^{re} – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1.

Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés qui s'ajoute au jour de repos hebdomadaire prévu à l'article 3.2.1-3.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime.

Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2.

Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3.

(1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe 2 ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4.

(1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

- 1° par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent ;
ou
- 2° si le congé compensatoire visé au point 1° ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe 1^{er} et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5.

Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6.

Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions de la présente section est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Art. 3.2.2-7.

(1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, à une journée de repos hebdomadaire qui s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail au jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à 25 pour cent.

(5) Les dispositions des paragraphes 1^{er} à 4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8.

Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

- 1° les circonstances de force majeure ;
- 2° les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;
- 3° les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9.

Les infractions à l'article 3.2.2-7 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10.

Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1^{re} – Calcul des droits

Art. 3.2.2-11.

Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation.

L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12.

(1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de trois jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13.

Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

- 1° les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;
- 2° les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14.

Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit :

- 1° les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;
- 2° les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;
- 3° les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;

4° les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;

5° le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15.

Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16.

Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul

Art. 3.2.2-17.

L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.

Art. 3.2.2-18.

(1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1^{er} ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement. Leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19.

Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de quinze jours continus.

Art. 3.2.2-20.

Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. Il peut cependant être reporté à l'année suivante à la demande du marin, s'il s'agit du droit au congé proportionnel de la première année lequél n'a pu être acquis dans sa totalité durant l'année en cours.

Art. 3.2.2-21.

Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22.

Les infractions aux dispositions des articles 3.2.2-11 à 3.2.2-15 et des articles 3.2.2-19 à 3.2.2-21 ainsi qu'à leurs règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23.

(1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux exigences desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1^{er}, du Code du travail, le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin. À défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphes 1^{er} ou 3 le cas échéant, du Code du travail.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1^{er} peut fixer la date de début du premier congé parental est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6, du Code du travail, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, point 2°.

Chapitre 3 – Les salaires

Art. 3.2.3-1.

Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1^{re} – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2.

Aux fins du présent chapitre, on entend par :

- 1° « matelot qualifié » : tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;
- 2° « salaire ou solde de base » : la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;
- 3° « salaire forfaitaire » : un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire ; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;
- 4° « durée normale du travail » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 est d'application ;
- 5° « heures supplémentaires » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-10 est d'application.

Section 2 – Droit à la rémunération

Art. 3.2.3-3.

Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4.

Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5.

Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6.

L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

L'armateur doit notamment à ce titre :

- 1° mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;
- 2° s'assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7.

Tout frais retenu pour le service visé à l'article 3.2.3-6 doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d'engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8.

En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.

En conformité avec l'article 3.1.2-53, paragraphe 4, si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continuent à être versés et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9.

Sans préjudice de l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement

Art. 3.2.3-10.

Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l'article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11.

Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

- 1° le contrat d'engagement maritime doit spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;
- 2° lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l'article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l'article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;
- 3° pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l'article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;
- 4° pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12.

Lors de la conclusion d'un contrat d'engagement maritime ou d'une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants :

- 1° le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;
- 2° le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord ; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;
- 3° les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;
- 4° à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due est payée dans les cinq jours ;
- 5° les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;
- 6° sous réserve des dispositions du point 7°, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;
- 7° les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du livre II, titre II, chapitre IV, du Code du travail ;
- 8° le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13.

Le commissaire pourra prononcer une amende administrative allant jusqu'à 5 000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14.

Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal, par référence aux rémunérations établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime.

Art. 3.2.3-15.

Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16.

L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25 000 euros.

Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa 1^{er} peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17.

Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 – Logement, loisirs, alimentation et service de table

Section 1^{re} – Logement et loisirs

Art. 3.2.4-1.

(1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à partir du 20 août 2013 compris.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention n° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2.

Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3.

(1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements et les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et tiennent compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. À ce titre, un règlement grand-ducal précise les exigences relatives :

- 1° à la taille des cabines et autres espaces de logement ;
- 2° au chauffage et la ventilation ;
- 3° au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants ;
- 4° aux installations sanitaires ;
- 5° à l'éclairage ;
- 6° à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, et compte tenu de la taille du navire et du nombre de personnes à bord, le commissaire peut accorder des exemptions aux navires d'une jauge brute inférieure à 200, lorsque celles-ci sont raisonnables. Les exemptions concernent uniquement :

- 1° la climatisation des logements à bord, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

- 2° la présence obligatoire de lavabos alimentés d'eau douce chaude et froide dans chaque cabine ou dans un cabinet de toilette y attenant sur les navires autres que les navires à passagers ;
- 3° des installations de blanchisserie ;
- 4° la superficie minimale des cabines.

Art. 3.2.4-4.

(1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

- 1° lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation ;
- 2° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du paragraphe 1^{er}, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5.

Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6.

Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7.

Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table

Art. 3.2.4-8.

L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.

Art. 3.2.4-9.

Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10.

En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer :

- 1° d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes ;
- 2° d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11.

(1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes :

- 1° détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivré par des États membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006, ou la Convention n° 69 sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire ;
- 2° avoir acquis au moins un mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe 2 incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation reconnu par le commissaire, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

Art. 3.2.4-12.

Sans préjudice de l'alinéa 2, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-13.

Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à laquelle la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14.

Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et au service de table.

Art. 3.2.4-15.

L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas sept jours, afin de vérifier :

- 1° l'approvisionnement en vivres et en eau potable ;
- 2° de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable ;
- 3° la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16.

(1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées à l'article 3.2.4-8 et au règlement pris en son exécution, aux articles 3.2.4-9 et 3.2.4-10, tout armateur ou capitaine qui autorise des

gens de mer à cuisiner sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et tout armateur qui ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par l'article 3.2.4-11.

Chapitre 5 – *Égalité de traitement entre les hommes et les femmes*

Art. 3.2.5-1.

Le titre IV du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail*

Art. 3.2.6-1.

Le titre VI du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 – Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1^{er} – *Soins médicaux à bord des navires et à terre*

Art. 3.3.1-1.

Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2.

Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3.

Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4.

Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5.

Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Art. 3.3.1-6.

Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste qualifié résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs

Art. 3.3.2-1.

Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période visée à l'article 3.3.2-2, point 1°, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.

Art. 3.3.2-2.

Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit prendre en charge :

- 1° le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;
- 2° les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ;
- 3° une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des créances contractuelles, à savoir les préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayants droit en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code de la sécurité sociale, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire ;
- 4° les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3.

Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer :

- 1° la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié ;
- 2° le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces.

Art. 3.3.2-4.

(1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2° et 4°, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2°, et à l'article 3.3.2-3, point 2°, sont limitées à seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5.

L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

- 1° lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;
- 2° lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;
- 3° en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6.

L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayants droit.

Art. 3.3.2-7.

Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2, 3.3.2-3 et 3.3.2-6 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 – Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents*Section 1^{re} – Obligations des armateurs**Sous-section 1^{re} – Obligations générales des armateurs***Art. 3.3.3-1.**

(1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2.

(1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des principes généraux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, établis au présent chapitre, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur met en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur adapte les mesures prises pour la mise en œuvre des programmes et politiques à bord afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

*Sous-section 2 – Principes généraux***Art. 3.3.3-3.**

(1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants :

- 1° éviter les risques ;
- 2° évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;
- 3° combattre les risques à la source ;
- 4° adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail ;
- 5° tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;
- 6° remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

- 7° planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail ;
- 8° prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle ;
- 9° donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1°, 3°, 4° et 6° du paragraphe 1^{er} doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4.

Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les principes généraux visés au présent chapitre et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants :

- 1° les dispositions générales et dispositions de base ;
- 2° les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante ;
- 3° les machines ;
- 4° les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact ;
- 5° les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;
- 6° les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;
- 7° les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5° et 6° auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac ;
- 8° les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous ;
- 9° le matériel de chargement et de déchargement ;
- 10° la prévention et l'extinction des incendies ;
- 11° les ancres, chaînes et câbles ;
- 12° les cargaisons dangereuses et lest ;
- 13° les équipements de protection individuelle des gens de mer ;
- 14° le travail dans des espaces confinés ;
- 15° les effets physiques et mentaux de la fatigue ;
- 16° les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool ;
- 17° la protection et prévention relatives au VIH/SIDA ;
- 18° la réponse aux urgences et aux accidents.

Art. 3.3.3-5.

Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entraîner des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 – Évaluation des risques

Art. 3.3.3-6.

L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7.

(1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés à l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) À la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8.

Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer

Art. 3.3.3-9.

(1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.

(2) Les gens de mer désignés effectuent, sous la responsabilité de l'armateur, des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10.

(1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

- 1° de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;
- 2° de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;
- 3° d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;
- 4° d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;
- 5° d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;
- 6° d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11.

Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants :

- 1° toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;
- 2° les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;
- 3° la conception et l'organisation de la formation prévue aux articles 3.3.3-15 et 3.3.3-16.

Art. 3.3.3-12.

(1) Les gens de mer désignés et les membres du comité de sécurité doivent avoir les capacités nécessaires et disposer des moyens requis pour permettre à ceux-ci d'exercer les droits et les fonctions découlant du présent chapitre.

(2) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent disposer d'un temps approprié afin de remplir leurs fonctions. L'armateur est tenu d'accorder aux gens de mer désignés une dispense de travail suffisante sans perte de salaire.

(3) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent être en nombre suffisant pour prendre en charge les activités de protection et de prévention en tenant compte des caractéristiques du navire et des risques auxquels ils sont exposés.

(4) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent pouvoir présenter leurs observations lors de visites et vérifications organisées par le commissaire. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ne doivent subir aucun préjudice en raison de leurs activités respectives.

(5) Un règlement grand-ducal pourra définir les capacités et aptitudes nécessaires et le nombre suffisant de gens de mer visés aux paragraphes 1^{er} à 4. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 – Information des gens de mer

Art. 3.3.3-13.

(1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

- 1° les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;
- 2° les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;
- 3° les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;
- 4° la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe 1^{er} devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

- 1° matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires ;

- 2° affiches apposées à bord des navires ;
- 3° insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ;
- 4° campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

(3) L'information visée au paragraphe 1^{er} tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14.

L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

- 1° à l'évaluation des risques prévue à l'article 3.3.3-7 ;
- 2° à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1^{er} ;
- 3° à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer

Art. 3.3.3-15.

(1) Chaque marin reçoit, sous la responsabilité de l'armateur, une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

- 1° de son engagement ;
- 2° d'un changement de poste ou fonction ;
- 3° de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;
- 4° de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16.

Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17.

(1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.

Art. 3.3.3-18.

Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixés par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution

Art. 3.3.3-19.

L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art. 3.3.3-20.

(1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3-21.

(1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) Le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord doivent être assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22.

Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 conformément aux instruments internationaux énumérés en annexe I.

*Section 2 – Obligations des gens de mer et de toute autre personne à bord,
à l'exception des passagers*

Art. 3.3.3-23.

(1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut pas être sanctionné. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24.

Les gens de mer et toute autre personne à bord, à l'exception des passagers, doivent :

- 1° se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;
- 2° utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;
- 3° utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;
- 4° ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;
- 5° signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25.

Un règlement grand-ducal pourra préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

*Section 3 – Obligations de l'État du pavillon***Art. 3.3.3-26.**

Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

*Section 4 – Dispositions particulières***Art. 3.3.3-27.**

(1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-28.

(1) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-2, paragraphes 1^{er} à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, 3.3.3-7, paragraphes 1^{er} et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-13, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-15, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23, paragraphe 2, et 3.3.3-24 ainsi que des règlements pris en leur exécution est punie d'une amende de 251 à 3 000 euros.

**Chapitre 4 – Dispositions spéciales applicables
à l'emploi de femmes à bord**

*Section 1^{re} – Définitions***Art. 3.3.4-1.**

Aux fins du présent chapitre, on entend par :

« femme enceinte » : toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

*Section 2 – Obligation de déclaration***Art. 3.3.4-2.**

(1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement

Art. 3.3.4-3.

(1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2, paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.

(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4.

(1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3, dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail. Elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5.

Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6.

Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte

Art. 3.3.4-7.

La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.

Art. 3.3.4-8.

(1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article 3.3.4-7, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1^{er}.

(3) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9.

(1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme enceinte soit modifié pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1^{er} doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10.

(1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11.

Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12.

En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

*Section 5 – Congé de maternité***Art. 3.3.4-13.**

(1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre des articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont étendues à l'armateur.

*Section 6 – Mariage***Art. 3.3.4-14.**

Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

*Section 7 – Dispositions diverses***Art. 3.3.4-15.**

Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16.

L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17.

Les infractions aux dispositions des articles 3.3.4-3, paragraphe 1^{er}, 3.3.4-7, 3.3.4-8, paragraphes 2 et 3, 3.3.4-9 à 3.3.4-11 et 3.3.4-13 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 – Conformité et mise en application des dispositions**Chapitre 1^{er} – Dispositions générales****Art. 3.4.1-1.**

Afin de s'assurer du respect des obligations applicables en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer, les armateurs se soumettent au système d'inspection et de certification de leurs navires.

L'efficacité du système d'inspection et de certification est périodiquement évaluée en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.1-2.

Aux fins du présent titre, on entend par :

1° « Certificat de travail maritime » : le certificat mentionné aux articles 3.4.3-1 et suivants qui atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi sont respectées à bord du navire ;

- 2° « Certification sociale » : procédure ayant pour objet de délivrer la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime, de contrôler les engagements pris par l'armateur dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime et de viser cette partie II, puis de délivrer, de viser et de renouveler le cas échéant le certificat de travail maritime, en application du chapitre 3 ;
- 3° « Déclaration de conformité du travail maritime » : document émis par le commissaire mentionnant les prescriptions nationales obligatoires concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer et complété par un second document relatant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect desdites prescriptions ;
- 4° « Inspecteurs » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, le commissaire ou un organisme autorisé et, par extension, tout employé de cet organisme affecté à des missions d'inspection en matière sociale ;
- 5° « Inspections » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, les inspections des navires luxembourgeois menées conformément aux articles 3.4.4-1 et suivants relatifs au respect des prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi et afférentes ou non à la délivrance, au visa ou au renouvellement du certificat de travail maritime et le cas échéant, à la suspension, restitution ou au retrait du certificat de travail maritime ;
- 6° « Organisme » : toute personne physique ou morale, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, qui sollicite une reconnaissance en matière sociale ;
- 7° « Organisme autorisé » : tout organisme autorisé sur base du chapitre 2 à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale.

Chapitre 2 – Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale

Art. 3.4.2-1.

(1) En vue de s'assurer d'un système efficace d'inspections et de certification sociale, le commissaire autorise, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale, à condition que ces organismes satisfassent aux conditions d'indépendance et de compétence pour la réalisation des inspections ou la délivrance des certificats ou les deux.

(2) Les organismes habilités sur base de l'article 2.0.0-6 sont réputés remplir les exigences posées au présent article à condition qu'ils soient dotés d'un système de qualification et de mise à jour de leurs compétences en matière sociale.

(3) Seuls les organismes habilités visés au paragraphe 2 peuvent procéder aux missions d'inspection et de certifications des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

(4) Pour les inspections et certifications des navires d'une jauge brute de moins de 500, l'organisme, autre que celui visé au paragraphe 2, fait la démonstration, afin d'obtenir son autorisation, que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'autorisation :

- 1° sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'autorisation ;
- 2° il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs ;
- 3° il satisfait aux exigences d'indépendance.

Ses inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent avoir connaissance des prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et des procédures d'inspection applicables spécifiées par règlement grand-ducal. Leurs connaissances et compétences concernant le respect des obligations en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent avoir été obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnus par le commissaire. Les inspecteurs doivent au minimum :

1° d'une part :

- a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou
- b) être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur :

- i. les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire ;
- ii. les conditions d'emploi, de logement et de loisirs ;
- iii. l'alimentation et le service de table ;
- iv. la prévention des accidents ;
- v. la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ;
- vi. l'exploitation des navires ;
- vii. la conformité et la mise en place des dispositions y compris les procédures de plaintes ;
- viii. l'inspection des navires y compris les navires d'une jauge brute de moins de 500 et la certification en matière sociale ;
- ix. les inspections par l'État du port.

2° et, d'autre part :

- a) avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections en matière sociale et de la certification sociale conformément aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, soit de la surveillance des activités des organismes autorisés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou
- b) avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections en matière sociale sous la direction d'agents expérimentés.

Sont considérés comme ayant une expérience utile les inspecteurs qui ont acquis une expérience maritime d'au moins cinq ans, comprenant des périodes où ils ont exercé en mer les fonctions d'officier du service pont ou du service machines, selon le cas, ou les fonctions d'assistant d'inspecteur.

Les inspecteurs doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit en anglais.

Est considéré comme satisfaisant aux exigences d'indépendance, l'organisme qui apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'État sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence induite de tiers. L'organisme autorisé démontre également laisser aux inspecteurs une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.

(5) Tout organisme doit introduire une demande d'autorisation. Un règlement grand-ducal précise les modalités à suivre et les documents à fournir par l'organisme afin de faire la démonstration qu'il répond aux exigences posées au paragraphe 4.

(6) Tout changement substantiel de la structure de propriété, administrative ou managériale de l'organisme autorisé doit faire l'objet d'une déclaration au commissaire, le plus tôt possible et au plus tard dans le mois qui suit cette modification.

Art. 3.4.2-2.

(1) Le commissaire vérifie que l'organisme autorisé en matière sociale maintient les conditions ayant prévalu à son autorisation. Sur demande, l'organisme autorisé en matière sociale lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées.

(2) Si l'organisme autorisé ne remplit plus les conditions ayant prévalu à son autorisation ou n'est plus en mesure d'accomplir sa mission, le commissaire résilie l'accord visé à l'article 3.4.2-3.

Art. 3.4.2-3.

Le commissaire conclut un accord avec l'organisme autorisé, qui comporte une description détaillée des missions qui lui sont confiées. La forme de l'accord est précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.2-4.

L'autorisation accordée permet à l'organisme autorisé à prescrire la correction des lacunes ou des violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer.

Chapitre 3 – Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime

Art. 3.4.3-1.

(1) Chaque navire détient à son bord un certificat de travail maritime en cours de validité et une déclaration de conformité du travail maritime tous les deux préalablement visés par le commissaire. Un règlement grand-ducal précise la forme que doivent revêtir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime.

(2) Les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 ne sont pas tenus à la certification sociale. Ils doivent cependant établir et détenir une déclaration de conformité du travail maritime.

(3) Nonobstant les paragraphes 1^{er} et 2, tout navire peut également être certifié sur une base volontaire.

(4) Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, traduits en anglais si les originaux ne sont pas en cette langue, en cours de validité, sont conservés à bord et tenus à jour. Une copie est affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 3.4.3-2.

(1) La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties :

- 1° la partie I, établie par le commissaire résume les prescriptions qui doivent être respectées au regard des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ;
- 2° la partie II, établie par l'armateur mentionne les mesures adoptées par celui-ci pour assurer le respect continu des différentes prescriptions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue en ces domaines. Une fois établie, elle est certifiée par le commissaire ou un organisme autorisé.

(2) La déclaration de conformité du travail maritime est libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi sont effectivement mises en œuvre.

(3) Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées sur le navire et de tous défauts importants relevés par les inspecteurs, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts doivent y être consignés.

Art. 3.4.3-3.

Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur et être en conformité avec les prescriptions applicables concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

Art. 3.4.3-4.

Le certificat de travail maritime est valable pendant cinq ans à compter de sa date de délivrance. Le certificat de travail maritime est délivré à l'issue d'une inspection initiale visée à l'article 3.4.4-2.

Art. 3.4.3-5.

(1) Sans préjudice d'autres inspections auxquelles le navire peut être soumis, tout navire certifié est obligatoirement soumis à une inspection intermédiaire, afin de vérifier la continuité de la conformité du navire. Cette inspection doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat telles que prévues à l'article 3.4.3-6.

(2) L'inspection intermédiaire est effectuée entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année correspondant à la date d'expiration du certificat de travail maritime.

(3) À l'issue de l'inspection intermédiaire favorable, le certificat est visé par le commissaire ou un organisme autorisé.

Art. 3.4.3-6.

(1) Le certificat de travail maritime peut être renouvelé par le commissaire ou un organisme autorisé dès lors qu'une nouvelle inspection a permis de vérifier que les conditions de vie, d'emploi et de travail des gens de mer à bord continuent d'être satisfaites.

(2) Par dérogation aux dispositions de l'article 3.4.3-4, la durée du certificat de travail maritime renouvelé peut excéder cinq ans si l'inspection de renouvellement a lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours. Dans ce cas, le nouveau certificat de travail maritime est valable à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

(3) Nonobstant l'article 3.4.3-4, lorsqu'il ressort d'une inspection de renouvellement d'un certificat de travail maritime avant son échéance que le navire continue d'être conforme mais qu'un nouveau certificat ne peut pas être délivré et mis à disposition à bord immédiatement, le commissaire ou un organisme autorisé peut proroger et viser le certificat de travail maritime pour une durée n'excédant pas cinq mois à partir de la date d'échéance du certificat en cours. Le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir des dates prévues au paragraphe 2.

Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, la durée du nouveau certificat de travail maritime n'excède pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

Art. 3.4.3-7.

(1) Tous les certificats de travail maritime, y compris le certificat provisoire visé à l'article 3.4.3-10 perdent leur validité et sont retirés si :

- 1° les inspections prescrites aux articles 3.4.3-5, 3.4.3-6 et 3.4.3-14 ne sont pas effectuées dans les délais fixés ;
- 2° le certificat et la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'ils doivent l'être, n'ont pas été correctement visés par le commissaire ;
- 3° il y a changement de pavillon ;
- 4° un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;
- 5° des modifications importantes ont été apportées à la structure du navire ou aux équipements visés au titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006.

(2) Dans le cas mentionné aux points 3°, 4° ou 5° du paragraphe 1^{er}, le nouveau certificat n'est délivré que si le navire satisfait aux conditions de délivrance initiale.

Art. 3.4.3-8.

(1) Le commissaire prononce, par une décision motivée, le retrait du certificat de travail maritime si des manquements ont été constatés et qu'ils constituent une infraction grave et répétée aux prescriptions applicables en matière de certification sociale ou s'ils représentent un grave danger pour la sécurité ou la santé des gens de mer.

(2) La décision est notifiée par le commissaire à l'armateur et au capitaine.

Art. 3.4.3-9.

(1) Tout retrait du certificat du travail maritime, selon les articles qui précèdent, entraîne automatiquement l'interdiction de naviguer sous pavillon luxembourgeois.

(2) En cas de retrait définitif, l'armateur est tenu de retourner l'original du certificat au Commissariat aux affaires maritimes.

Art. 3.4.3-10.

Le commissaire, sinon un organisme autorisé, peut délivrer un certificat de travail maritime à titre provisoire :

- 1° aux nouveaux navires, à la livraison ;
 - 2° lorsqu'un navire change de pavillon ;
 - 3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.
- Un règlement grand-ducal précise la forme que doit revêtir le certificat de travail maritime.

Art. 3.4.3-11.

Le certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

- 1° le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-1 de la Convention du travail maritime, 2006, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 3° et 4° ;
- 2° l'armateur a démontré au commissaire ou à l'organisme autorisé que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire ;
- 3° le capitaine connaît les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière ;
- 4° les informations pertinentes requises ont été présentées au commissaire ou à l'organisme autorisé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 3.4.3-12.

La durée du certificat de travail maritime provisoire ne peut excéder six mois.

Art. 3.4.3-13.

La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Art. 3.4.3-14.

(1) La délivrance d'un certificat de travail à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle qu'exigée pour la délivrance initiale du certificat de travail maritime telle que prévue à l'article 3.4.3-4.

(2) Le certificat provisoire ne peut pas être renouvelé et aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 3.4.3-12.

Chapitre 4 – Inspections et mise en œuvre

Art. 3.4.4-1.

Tous les navires battant pavillon luxembourgeois, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions exigées en matière sociale.

Art. 3.4.4-2.

(1) Pour les navires qui doivent être certifiés, des inspections doivent impérativement avoir lieu préalablement à la délivrance du certificat de travail maritime et à des intervalles conformes aux prescriptions du chapitre 3.

(2) Lors de l'inspection initiale, l'inspecteur effectue une inspection approfondie des conditions de vie, de travail et d'emploi. Cette inspection porte, au minimum, sur les domaines listés à l'annexe A5-I de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.4.4-3.

Sans préjudice des dispositions de l'article 3.4.4-2, une inspection spéciale des logements des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est organisée impérativement :

- 1° lors de la première immatriculation du navire ;
- 2° lors d'une nouvelle immatriculation ;
- 3° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Art. 3.4.4-4.

Nonobstant les dispositions des articles 3.4.4-2 et 3.4.4-3, dans une ou plusieurs circonstances exposées ci-dessous, le commissaire est autorisé à prendre toutes mesures qu'il estime nécessaires, y compris à diligenter une inspection supplémentaire, sans notification préalable :

- 1° suite à une plainte, qui ne paraît pas manifestement infondée ;
- 2° suite à un accident ou à un incident grave ;
- 3° suite à la preuve qu'un navire ne se conforme pas aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord, ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans sa déclaration de conformité du travail maritime ;
- 4° suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'État du port.

Art. 3.4.4-5.

(1) L'inspecteur prend toutes les mesures raisonnables pour éviter de retarder ou de retenir indûment le navire pour les besoins de l'inspection.

(2) Tout inspecteur est habilité à monter à bord des navires librement et à l'improviste.

(3) Tout inspecteur est habilité à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions en matière de droit du travail maritime pour s'assurer que les normes sont strictement respectées.

(4) L'inspecteur prend soin de préserver les horaires de travail et de repos des gens de mer.

(5) L'inspecteur procède à tous les examens, contrôles ou enquêtes qu'il estime nécessaires pour s'assurer que les normes et prescriptions en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer sont strictement respectées.

(6) L'inspecteur vérifie que les gens de mer ont accès au texte des dispositions légales applicables en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer.

(7) Un règlement grand-ducal précise la procédure d'inspection.

Art. 3.4.4-6.

(1) Tout inspecteur a la faculté de donner des conseils au lieu de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi de nature à mettre en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

(2) Dans les limites prévues à l'accord mentionné à l'article 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non :

- 1° exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés constituant une infraction aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi ou représentant un danger pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer. L'injonction prescrivant des corrections sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé ;
- 2° interdire à un navire de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail à bord ou représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.

Art. 3.4.4-7.

L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées au plus tard à l'échéance du délai imparti.

Le commissaire lève les mesures administratives prises dès qu'il obtient la preuve que les anomalies relevées ont été redressées.

Art. 3.4.4-8.

Nonobstant les dispositions de l'article 3.4.4-6, paragraphe 2, point 2°, le commissaire peut autoriser le navire à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des anomalies relevées.

Art. 3.4.4-9.

Sans préjudice de l'article 3.4.4-8, tout inspecteur informe sans délai :

- 1° l'armateur et le capitaine des manquements constatés pouvant porter atteinte à la sûreté, la sécurité et à la santé des gens de mer ;
- 2° le commissaire de tout accident de travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer.

Art. 3.4.4-10.

(1) Pour toute inspection effectuée, tout inspecteur établit un rapport écrit rédigé en termes clairs et précis de manière à ne pas être sujet à interprétation. Les modalités d'établissement du rapport sont prévues par règlement grand-ducal.

(2) Le commissaire est tenu informé par l'inspecteur des conclusions de ses inspections et se voit remettre une copie du rapport qui est consigné. Le commissaire a accès à toutes les informations détenues par l'inspecteur.

(3) Une copie en langue anglaise du rapport est communiquée au capitaine du navire et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer. Une copie peut également être remise aux représentants des gens de mer, s'ils en font la demande.

Art. 3.4.4-11.

En vue d'une amélioration de leurs conditions de travail, les inspecteurs sont autorisés à apporter aux gens de mer qui en font la demande des informations et conseils techniques sur les moyens les plus efficaces pour donner effet aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail.

Chapitre 5 – Plaintes

Art. 3.4.5-1.

Tout marin peut formuler une plainte relative au non-respect des prescriptions de la présente loi.

Au sens de l'alinéa 1^{er}, on entend par plainte :

- 1° une plainte introduite à bord du navire auprès des responsables à bord à savoir le capitaine ou le supérieur hiérarchique présent à bord ; ou
- 2° une plainte introduite auprès du commissaire.

Art. 3.4.5-2.

La plainte peut être directement formulée par le marin ou par toute personne physique ou morale qu'il a mandatée.

En cas de représentation, l'identité du marin n'est communiquée qu'avec son accord.

Art. 3.4.5-3.

La plainte peut en tous les cas être formée par tout moyen. Elle indique, outre son objet :

- 1° les nom, prénoms et fonction de son auteur ou ceux de la personne qui la dépose en son nom ;
- 2° le nom du navire et son numéro d'immatriculation.

Art. 3.4.5-4.

Tout marin reçoit de l'armateur en même temps que son contrat d'engagement maritime, un document rédigé en anglais indiquant la procédure de plainte, les coordonnées du Commissariat aux affaires maritimes et les coordonnées des autorités maritimes du pays de sa résidence. Ce document mentionne également le nom d'une ou de plusieurs personnes à bord ou à terre qui pourra, en cas de plainte, conseiller le marin à titre confidentiel et de manière impartiale et qui dispose des compétences nécessaires pour l'assister lors d'une procédure de plainte à bord.

Art. 3.4.5-5.

Un règlement grand-ducal détaille les formalités et la procédure en matière de plaintes.

Art. 3.4.5-6.

(1) Aucune mesure préjudiciable au sens d'une rupture de la relation de travail ou d'une modification unilatérale des conditions de travail ou un acte discriminatoire quel qu'en soit l'auteur, ne peut être prise à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte, sauf pour motifs qui sont étrangers à cette plainte.

(2) Tout acte ou disposition pris à l'encontre d'un marin en violation du paragraphe 1^{er} est nul.

Chapitre 6 – Sanctions administratives et pénales

Art. 3.4.6-1.

(1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, du capitaine, du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25 000 euros.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 1^{er} sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 3.4.6-2.

Quiconque entrave, en connaissance de cause, les inspecteurs dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre du chapitre 4, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 3.4.6-3.

L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris en son exécution.

LIVRE 4 – LA PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER

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

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

Art. 4.0.0-1.

(1) Le Code de la sécurité sociale est modifié comme suit:

- a) L'article 1^{er} sub 1) est complété par les termes «et les gens de mer luxembourgeois ou ressortissants d'un pays avec lequel le Luxembourg est lié par un instrument bi- ou multilatéral de sécurité sociale ou résidents au Luxembourg occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois».
- b) Après l'alinéa 9 de l'article 8 il est inséré un alinéa 10 nouveau ayant la teneur suivante :
 «Le droit aux prestations en nature des gens de mer visés à l'article 1^{er} est suspendu tant et pour autant que l'armateur est obligé d'en assumer la charge conformément à l'article 101 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois».
 Les alinéas 10 à 13 actuels deviennent les alinéas 11 à 14 nouveaux.
- c) L'alinéa 1 de l'article 93 prend la teneur suivante :

« Art.93.-

Sont assurés contre les accidents professionnels sous condition d'être occupés dans une des entreprises ou d'exercer une des professions ou activités visées à l'article 85, les ouvriers, aides, compagnons, apprentis, domestiques, employés de bureau, employés d'exploitation, contre-maîtres, employés techniques et les gens de mer luxembourgeois ou ressortissants d'un pays avec lequel le Luxembourg est lié par un instrument bi- ou multilatéral de sécurité sociale ou résidents au Luxembourg occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois jusqu'à concurrence d'un montant égal au quadruple du salaire social minimum prévu pour un travailleur non qualifié, âgé de dix-huit ans au moins. »

- d) Après l'alinéa 4 de l'article 97 il est inséré un alinéa 5 nouveau ayant la teneur suivante :
 «Le droit aux prestations en nature des gens de mer visés à l'article 93 est suspendu tant et pour autant que l'armateur est obligé d'en assumer la charge conformément à l'article 101 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois».
 Les alinéas 5 à 11 actuels deviennent les alinéas 6 à 12 nouveaux.
- e) L'article 170 est complété par un alinéa 2 nouveau de la teneur suivante:
 «Est assimilée à une activité au Grand-Duché de Luxembourg, l'activité exercée en qualité de gens de mer sur un navire battant pavillon luxembourgeois par des ressortissants luxembourgeois ou d'un pays avec lequel le Luxembourg est lié par un instrument bi- ou multilatéral de sécurité sociale ou par des personnes résidant au Luxembourg».
- f) L'alinéa 2 de l'article 335 est remplacé par le texte suivant :

«Les personnes physiques et morales peuvent, au moment d'engager du personnel assujetti à la sécurité sociale, être tenues par le comité-directeur du centre soit au dépôt d'un cautionnement soit à la présentation d'une garantie bancaire servant à garantir l'exécution de leurs obligations légales et réglementaires. Le montant de la garantie à fournir correspond à la somme présumée de six mensualités de cotisations sans toutefois être inférieur à deux mille quatre cent soixante-dix-huit euros et quatre-vingt-quatorze cents. Ce montant peut être adapté tous les six mois. Le dépôt du cautionnement s'opère dans les conditions de la loi du 12 février 1872 et de l'arrêté grand-ducal du 9 juillet 1945 relatif aux consignations.

La garantie bancaire exigible sur première demande du centre doit être fournie par une banque agréée au Grand-Duché de Luxembourg.

La libération soit des sommes consignées soit de la garantie bancaire s'effectue sur décision coulée en force à prendre par le comité-directeur du centre au moment de la cessation des activités de l'employeur et notamment en cas de liquidation de faillite ou de gestion contrôlée d'une entreprise. Le cautionnement y compris les intérêts est liquidé au profit du centre jusqu'à concurrence de ses créances."

g) Il est ajouté un nouvel article libellé comme suit :

«Article 340.-

Un règlement grand-ducal peut prévoir des dispositions dérogatoires pour les gens de mer en ce qui concerne les modalités administratives relatives à l'affiliation, la perception des cotisations et le service des prestations."

h) Il est ajouté un alinéa 4 nouveau à l'article premier de la loi du 29 août 1951 concernant l'assurance-maladie des fonctionnaires et employés dont la teneur est la suivante :

«Sont également considérés comme employés privés aux termes du point 9 de l'alinéa 1^{er} du présent article, les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois et y exerçant des fonctions de surveillance et de contrôle comportant la responsabilité au point de vue technique et économique, du travail d'autres personnes, sans participation prépondérante au travail manuel."

(2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du Code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1^{er}. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions.

Art. 4.0.0-2.

Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa 1^{er} dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006.

LIVRE 5 – DISPOSITIONS FISCALES ET FINANCIÈRES

Art. 5.0.0-1.

Pour les besoins de l'application des dispositions de l'article 152bis de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, la condition de la mise en oeuvre physique sur le territoire luxembourgeois posée par le paragraphe premier du même article ne doit pas être remplie dans le chef des entreprises maritimes agréées, telles que définies à l'article 129, en ce qui concerne les navires utilisés en trafic international.

En outre, les dispositions des paragraphes 4, numéro 3, et 7, alinéa 2, numéro 3 de ce même article ne s'appliquent pas aux entreprises susvisées en ce qui concerne les investissements dans des navires utilisés en trafic international, sous condition qu'elles justifient que lesdits navires n'ont pas déjà été dans le passé éligibles pour la bonification d'impôt au Luxembourg dans le chef d'une entreprise commerciale. A cette fin, le commissariat aux Affaires maritimes ou toute autre autorité outillée à cet effet pourra établir une attestation renseignant tous les propriétaires antérieurs du navire dûment identifié, relevés par leurs nom(s) ou raison sociale.

Art. 5.0.0-2.

La dernière phrase du paragraphe 9 de l'article 152bis de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est modifiée comme suit:

« De même, il n'aura pas droit aux bonifications d'impôts du chef de navires utilisés en trafic international. »

Art. 5.0.0-3.

Les dispositions de la loi du 1^{er} décembre 1936 concernant l'impôt commercial communal, telle qu'elle a été modifiée par la suite, ne s'appliquent pas au revenu tiré de l'exploitation et de la location de navires utilisés en trafic international ni au capital d'exploitation représenté par ces navires.

Art. 5.0.0-4.

1. Sous les conditions ci-après et par dérogation à l'article 157, alinéas 3 à 6 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, un règlement grand-ducal pourra prévoir l'imposition forfaitaire des revenus provenant d'une occupation salariée exercée pour le compte d'une entreprise maritime agréée par des contribuables non résidents à bord d'un navire exploité en trafic international.
2. Le taux de l'imposition forfaitaire, qui pourra varier avec l'importance du revenu, ne peut pas être inférieur à 8% sans dépasser 10%.
3. Le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 1er pourra également prévoir
 - a) que les taux d'imposition prévus à l'alinéa 2 s'appliquent, par dérogation aux dispositions d'établissement du revenu imposable, du tarif de l'impôt et de la classe d'impôt, au montant brut des rémunérations diminué, le cas échéant, d'un abattement pouvant varier avec l'importance du revenu;
 - b) que la retenue d'impôt, non régularisée suivant l'article 145 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, vaut imposition définitive et que les revenus imposés forfaitairement ne donnent pas lieu à imposition par voie d'assiette;
 - c) que la retenue d'impôt forfaitaire peut être perçue, le cas échéant, par dérogation aux dispositions des articles 136 et 137 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu et aux dispositions d'exécution des articles en question.

Art. 5.0.0-5.

En cas d'aliénation par une entreprise maritime agréée d'immobilisations constituées par des navires exploités en trafic international et investis dans un établissement indigène, l'article 54 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est applicable aux plus-values dégagées.

LIVRE 6 – DU COMMERCE MARITIME

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

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

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

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

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926.

Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926, (Bruxelles, 24 mai 1934).

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature, Bruxelles, 10 octobre 1957.
Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 (Bruxelles, 21 décembre 1979).
- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974) et Protocole portant modification de la Convention (Londres, 19 novembre 1976), (PAL Prot 1976).

Titre 1^{er} – De l'abordage

Art. 6.1.0-1.

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

Art. 6.1.0-2.

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

Art. 6.1.0-3.

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

Art. 6.1.0-4.

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

Titre 2 – De l'assistance en mer

Art. 6.2.0-1.

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

Titre 3 – Du transport sous connaissance

Art. 6.3.0-1.

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

Art. 6.3.0-2.

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

Art. 6.3.0-3.

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

Titre 4 – Des avaries communes

Art. 6.4.0-1.

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

Titre 5 – Dispositions abrogatoires

Art. 6.5.0-1.

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

LIVRE 7 – DISPOSITIONS PÉNALES ET DISCIPLINAIRES

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

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

Art. 7.0.0-1.

Les infractions et les fautes disciplinaires commises à bord d'un navire luxembourgeois sont constatées et poursuivies conformément aux dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine

Art. 7.0.0-2.

Les infractions aux articles 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1^{er}, lettre f), 1.1.1-10, paragraphe 2, lettre d) et e), et 1.1.1-14 de la présente loi sont punies d'une amende de 251 euros à 10.000 euros.

Art. 7.0.0-3.

Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues par le livre 2, et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution, sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 750 euros à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

Les dispositions du livre 1^{er} du code pénal ainsi que celles de la loi du 18 juin 1897 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 16 mai 1904, sont applicables.

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

LIVRE 8. – DE L'AGRÉMENT DES ENTREPRISES MARITIMES

Art. 8.0.0-1. Définition de l'entreprise maritime

Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement.

Art. 8.0.0-2. Agrément de l'entreprise maritime

(1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-Duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) L'autorisation perd sa validité en cas de :

- 1° défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;
- 2° cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;
- 3° mise en liquidation judiciaire ;
- 4° jugement déclaratif de faillite.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime.

Art. 8.0.0-3. Demande d'agrément de l'entreprise maritime

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

- les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu
- la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu
- la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés
- le nom du réviseur d'entreprise si l'entreprise est soumise au contrôle d'un réviseur d'entreprise;
- l'adresse où sont tenus les livres comptables et tous autres documents relatifs à ses activités.
- la description des activités commerciales maritimes projetées ;
- le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;
- tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande.

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

Art. 8.0.0-4. Agrément du dirigeant d'entreprise maritime

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

L'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires et de tous les éléments susceptibles d'établir que les personnes visées jouissent d'une bonne réputation et présentent toutes garanties d'une activité irréprochable. L'expérience professionnelle s'apprécie au regard du fait que ces personnes ont déjà exercé des activités analogues à un niveau élevé de responsabilité et d'autonomie.

2. Lorsque le dirigeant d'entreprise maritime est une personne morale, il sera exigé de ses organes dirigeants la preuve des qualités requises dans le chef des personnes physiques telles qu'énoncées sous le paragraphe 1) ci-dessus. En outre, la délivrance de l'agrément en faveur d'une personne morale désignée comme dirigeant d'entreprise maritime conformément à l'article 8.0.0-2 paragraphe 3 de la présente loi est subordonnée à la condition qu'elle dispose au Luxembourg d'une organisation suffisante pour l'exercice correct de ses activités.
3. Un dirigeant d'entreprise maritime peut être désigné par plusieurs entreprises.
4. L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour cinq ans et est renouvelé si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1^{er}.

Art. 8.0.0-5. Demande d'agrément du dirigeant d'entreprise maritime

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

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

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

Art. 8.0.0-6. Publicité

La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée.

Art. 8.0.0-7. Départ du dirigeant d'entreprise maritime

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

Art. 8.0.0-8. Conservation des documents

Les entreprises maritimes veilleront à ce que les livres comptables soient tenus et que les autres documents relatifs à leurs activités soient constamment conservés au Grand-Duché de Luxembourg.

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

Art. 8.0.0-9. Surveillance des entreprises maritimes

1. Le commissaire est chargé de veiller au respect des obligations incombant aux entreprises maritimes en vertu de la présente loi et de ses règlements d'exécution.
2. Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire.

La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt.

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

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

Art. 8.0.0-10. Retrait de l'agrément

En cas d'infraction aux dispositions des articles 8.0.0-1 à 8.0.0-4 et 8.0.0-7 à 8.0.0-9 le ministre peut retirer l'agrément à l'entreprise maritime.

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

Art. 8.0.0-11. Recours

Les décisions du ministre basées sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours.

Art. 140. Dispositions transitoires

Les entreprises existantes exerçant des activités dans le domaine maritime disposent d'un délai d'un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi pour se conformer aux dispositions des articles 8.0.0-1 à 8.0.0-5 de la présente loi.

