

**N° 8564**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

---

**PROJET DE LOI**

**modifiant 1. la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine, 2. le code pénal et 3. la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime**

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 27.6.2025*

\*

**Le Premier ministre,**

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 6 juin 2025 approuvant sur proposition du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme le projet de loi ci-après ;

**Arrête :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant 1. la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine, 2. le code pénal et 3. la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

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

Luxembourg, le 27 juin 2025

*Le Premier ministre,*

Luc FRIEDEN

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

Lex DELLES

\*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE HISTORIQUE ET JURIDIQUE

La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome, le 10 mars 1988 (ci-après la Convention SUA 1988) et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome, le 10 mars 1988 (ci-après le Protocole SUA 1988) ont été adoptés en réaction au détournement par quatre hommes du navire MS Achille Lauro qui a eu lieu en octobre 1985 au large de l'Égypte. Quatre-vingt-dix-sept passagers avaient été pris en otage et l'un d'entre eux avait été tué par les terroristes.

La Convention SUA 1988 prévoit un régime de coopération internationale relative à la commission d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Pareils actes incluent notamment le fait de s'emparer d'un navire par la force, certains actes de violence à l'encontre de personnes se trouvant à bord d'un navire et le placement à bord de dispositifs propres à détruire ou endommager le navire. Les États parties s'obligent à extraditer ou à poursuivre les auteurs présumés desdites infractions.

La Convention SUA 1988 a été adoptée le 10 mars 1988 et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1992. Elle a été approuvée au Luxembourg par une loi du 27 octobre 2010 1) portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime faite à Rome le 10 mars 1988, et du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988 ; 2) modifiant la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine. (Mémorial A n°195 de 2010)

Néanmoins, postérieurement à l'adoption de la Convention SUA 1988, de nouveaux attentats ont frappé notamment le secteur maritime.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont été le facteur déclencheur de la révision au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) des conventions pertinentes. Le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) est venu compléter la convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). La Convention SUA 1988 et le Protocole SUA 1988 ont également été révisés avec l'adoption de deux nouveaux Protocoles, le 14 octobre 2005 à Londres. Entre temps, deux actes terroristes notables avaient été perpétrés à l'encontre de navires et des personnes se trouvant à bord.

En octobre 2002, le pétrolier Limburg qui transportait quatre cent mille barils de pétrole brut a été heurté par un bateau-suicide. L'explosion a ouvert une brèche et provoqué un incendie. Un marin est décédé et d'autres ont été blessés. Quatre-vingt-dix mille barils de pétrole se sont déversés dans la mer.

En février 2004, le navire Super Ferry 14 a été la cible d'une bombe cachée dans un téléviseur. Cent seize personnes ont perdu la vie dans l'explosion, qui a provoqué l'incendie et le naufrage du navire.

Enfin, bien qu'il ne s'agissait pas d'une attaque terroriste, l'accident et l'incendie survenus sur la plate-forme fixe Deepwater Horizon donne un exemple des conséquences dommageables qui pourraient se produire au cas où une attaque terroriste viserait une plate-forme pétrolière.

L'explosion de la plate-forme en avril 2010 avait provoqué la mort de onze personnes et une marée noire de plus de cinq millions de barils de pétrole dans le golfe du Mexique.

Le Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (ci-après le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime) vise à renforcer la Convention SUA 1988 afin de prendre effectivement en compte les risques croissants que représente le terrorisme international pour la navigation maritime. L'objectif de cette convention est de lutter contre les risques nucléaire, radiologique, biologique et chimique en mer. Avec le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime, l'éventail des infractions concernées a été élargi et inclut dorénavant le fait d'utiliser un navire de manière à provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves comprenant ainsi les actes de terrorisme écologique, le transport de terroristes dans le but d'éviter des poursuites pénales, ou le transport maritime non autorisé d'armes de destruction massive.

Le Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (ci-après le Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes) a pour objectif de limiter l'accès des terroristes à des armes biologiques, chimiques ou nucléaires et à réduire le risque qu'elles soient effectivement utilisées.

Le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime et le Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes s'inscrivent ainsi dans le cadre de la résolution 49/60 du 9 décembre 1994 qui réaffirme la

condamnation de tous les actes, méthodes et pratiques terroristes, où qu'ils se produisent et quels qu'en soient les auteurs, de la résolution 51/210 du 17 décembre 1996 sur les mesures pour éliminer le terrorisme international de l'Assemblée générale des Nations Unies et des résolutions 1368 (2001) et 1373 (2001) du Conseil de Sécurité des Nations Unies.

Par ailleurs, le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime et le Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes ont été adoptés alors que le contrôle des armes biologiques, chimiques ou nucléaires était à l'ordre du jour du Conseil de sécurité et de plusieurs conférences diplomatiques. Le deuxième objectif de l'adoption du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime est donc bien la lutte contre la prolifération des armes nucléaires, biologiques, chimiques et nucléaires et prévoit un contrôle tel qu'exigé par la résolution 1540 (2004) du Conseil de Sécurité des Nations Unies sur la non-prolifération nucléaire. Cette résolution a affirmé que la prolifération des armes nucléaires, chimiques et biologiques et de leurs vecteurs constitue une menace pour la paix et la sécurité internationales et a décidé que les États doivent entre autres s'abstenir d'apporter un appui, quelle qu'en soit la forme, à des acteurs non étatiques qui pourraient mettre au point, se procurer, fabriquer, posséder, transporter, transférer ou utiliser des armes nucléaires, chimiques ou biologiques ou leurs vecteurs.

Enfin, bien que ce ne soit pas leur objet premier, le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime et le Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes ont un impact potentiellement positif pour l'environnement en ce qu'ils incriminent les actes de terrorisme écologique consistant en un déversement en mer de matières explosives, radioactives, chimique ou bactériologiques, d'hydrocarbures, de gaz naturel liquéfié ou de toute autre substance nocive ou dangereuse, à des fins terroristes.

Ces deux textes sont entrés en vigueur le 28 juillet 2010. Au 2 septembre 2022, 53 États avaient ratifié le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime et 47 le Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes.

Enfin, il est rappelé que le Groupe d'action financière (GAFI) exige la ratification de la Convention SUA 1988 et du Protocole SUA 1988 sur les plates-formes fixes en vertu des Recommandations 5 et 36 des normes du GAFI. En effet, la Recommandation 5 du GAFI indique que « les pays devraient conférer le caractère d'infraction pénale au financement du terrorisme sur la base de la Convention sur le financement du terrorisme », tandis que la Recommandation 36 oblige les pays à mettre cette dernière pleinement en œuvre. L'article 2 de la convention sur le financement du terrorisme de 1999 stipule quant à elle que « commet une infraction au sens de la présente Convention toute personne qui, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement, illicitement et délibérément, fournit ou réunit des fonds dans l'intention de les voir utilisés ou en sachant qu'ils seront utilisés, en tout ou partie, en vue de commettre : a) Un acte qui constitue une infraction au regard et selon la définition de l'un des traités énumérés en annexe ; [...] ». L'annexe énumère, entre autres, la Convention SUA 1988 et le Protocole SUA 1988. Afin de tenir compte des amendements subséquents adoptés par les deux protocoles de 2005 et de satisfaire pleinement à ses obligations internationales, le Luxembourg devrait donc approuver le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime et le Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes.

\*

## **2. ANALYSE DU PROTOCOLE SUA 2005 SUR LA NAVIGATION MARITIME ET PROTOCOLE SUA 2005 SUR LES PLATES-FORMES FIXES**

L'adhésion au Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime et au Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes permet de renforcer le cadre répressif et la coopération internationale. Ils présentent donc un intérêt dans la lutte contre le terrorisme chimique, biologique, radiologique ou nucléaire.

### **a. Analyse du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime**

L'expression « convention SUA 2005 » sera employée pour désigner la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime telle que révisée par le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime.

L'article 2 du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime introduit de nouvelles définitions à l'article 1<sup>er</sup> de la convention SUA 2005. Dans la logique de la transposition de la Convention SUA 1988, ces définitions ne feront pas l'objet d'une transposition puisqu'elles sont d'application directe.

L'article 3 du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime introduit un article 2 *bis* dans la convention SUA 2005. Sur base de cet article 2 *bis*, la convention SUA 2005 prévoit qu'elle n'a pas d'incidence sur les droits, obligations et responsabilités issues d'autres conventions internationales auxquelles les États sont parties. Cela inclut le traité sur la non-prolifération nucléaire, conclu à Washington, Londres et Moscou, le 1<sup>er</sup> juillet 1968, (ci-après le traité de non-prolifération) la convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication et du stockage des armes bactériologiques (biologiques) ou à toxines et sur leur destruction, conclue à Washington, Londres et Moscou le 10 avril 1972 et la convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, conclue à Paris le 13 janvier 1993. Cet article ne nécessite pas de transposition étant d'application directe.

L'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime modernise le vocabulaire employé par la Convention SUA 1988 à l'article 3 en remplaçant l'adverbe « intentionnellement » par « délibérément » sans apporter de changement sur le fond.

L'article 4, paragraphe 3, du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime supprime l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre g), mais ce dernier est repris plus loin par le nouvel article 3 *quater* de la Convention SUA 2005. Une adaptation de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine sera dès lors nécessaire pour refléter ces différents changements.

L'article 4, paragraphe 4, du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime modifie l'article 3 paragraphe 2 de la Convention SUA 1988 pour ne conserver que l'incrimination de la « menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux al. b), c) et e) du par. 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question ». La loi du 27 octobre 2010 1) portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental fait à Rome le 10 mars 1988 ; 2) modifiant la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, ne prévoyait pas de disposition particulière pour la pénalisation de l'infraction de menace décrite ci-dessus. En effet, les articles 327 et suivants du Code pénal sanctionnent les menaces d'attentat contre les personnes et les propriétés, punissable d'une peine criminelle. Une incrimination spéciale n'est donc pas nécessaire.

L'article 4, paragraphe 5, du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime ajoute un article 3 *bis* à la convention SUA 2005. L'article 3 *bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, crée plusieurs infractions, dont quatre exigent une intention terroriste spécifique comme l'indiquent le chapeau du paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre a). Ce dernier précise que sont sanctionnés les actes qui « par [leur] nature ou [leur] contexte, vise à intimider une population ou à contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ». Il s'agit de la définition même de l'acte terroriste telle qu'elle est issue de la convention internationale pour la répression du financement du terrorisme du 10 janvier 2000 et qui est reprise à l'article 135-1 du Code pénal.

Les infractions sous-jacentes aux actes terroristes sont plus amplement détaillées sous les points i) à iv). Elles comprennent :

- i) l'utilisation contre ou à bord d'un navire, ou le déversement à partir d'un navire, des explosifs, des matières radioactives ou des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, d'une manière qui provoque ou risque de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves.
- ii) le déversement, à partir d'un navire, d'hydrocarbures, de gaz naturel liquéfié, ou d'autres substances nocives ou potentiellement dangereuses, en quantités ou concentrations qui provoquent ou risquent de provoquer des dommages corporels ou matériels graves, ou
- iii) l'utilisation d'un navire d'une manière qui provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ou
- iv) la menace de commettre l'une des infractions précédemment décrite.

Si, la menace d'attentat contre les personnes et les propriétés est une infraction sanctionnée en droit interne luxembourgeois aux articles 327 et suivants du Code pénal, il doit s'agir d'une menace de commettre un crime. De même l'article 315-1 du Code pénal ne qualifie d'actes terroristes que des infractions sous-jacentes constituant des crimes ou délits punissables d'un emprisonnement d'un maximum d'au moins trois ans ou d'une peine plus grave. Les infractions prévues aux alinéas i) à iii) doivent donc être reconnus en droit luxembourgeois comme des crimes pour emporter pleine application du Protocole SUA 2005 et une transposition est dès lors nécessaire.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> lettre b) crée une infraction en cas de transport à bord d'un navire de certaines matières en dont des explosifs ou des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, sauf si ce transport est effectué conformément aux exigences du traité de non-prolifération (article 3 *bis* paragraphe 2). Les infractions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> lettre b) n'exigent pas toutes l'intention spécifique de commettre un acte terroriste. Seule l'infraction prévue à l'alinéa i du paragraphe 1 b de l'article 3 *bis* peut être assortie de la condition de constituer un acte terroriste.

L'article 4, paragraphe 6, du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime ajoute un article 3 *ter* dans la convention SUA 2005. Cet article incrimine le transport illicite et délibéré à bord d'un navire de personnes en sachant que ces personnes ont commis une infraction à l'article 3, 3 *bis* et 3 *quater* ou à l'un des neuf traités énumérés en annexe à la convention SUA 2005 et auxquels le Luxembourg est partie. Il s'agit de :

1. La convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, conclue à La Haye le 16 décembre 1970 ;
2. La convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, conclue à Montréal le 23 septembre 1971 ;
3. La convention sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques, adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies le 14 décembre 1973 ;
4. La convention internationale contre la prise d'otages, adoptée par l'assemblée générale des Nations unies le 17 décembre 1979 ;
5. La convention sur la protection physique des matières nucléaires, adoptée à Vienne le 26 octobre 1979 ;
6. Le protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, conclu à Montréal le 24 février 1988 ;
7. Le protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988 ;
8. La convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies le 15 décembre 1997 ;
9. La convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, faite New-York le 10 janvier 2000

L'intention d'aider la personne à échapper à des poursuites pénales est requise.

Cet article répond à des préoccupations qui sont apparues face au constat de la mobilité des terroristes. Celles-ci ont été exposées dans le dispositif de la résolution 1373 (2001) du Conseil de Sécurité des Nations Unies.

L'article 68 du Code pénal punit « Ceux qui, connaissant la conduite criminelle des malfaiteurs exerçant des brigandages ou des violences contre la sûreté de l'État, la paix publique, les personnes ou les propriétés, leur auront fourni habituellement logement, lieu de retraite ou de réunion, seront punis comme leurs complices. » Néanmoins, il ne vise pas spécifiquement le transport de cette personne. Une nouvelle infraction devra dès lors être mise en place pour la transposition du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime.

L'article 4, paragraphe 7 du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime ajoute un article 3 *quater* dans la convention SUA 2005. Cet article énumère cinq autres infractions qui sont issues de la Convention SUA de 1988 ou de conventions plus récentes relatives à la criminalité ou au terrorisme. Ces infractions consistent en

1. Un homicide ou des blessures intentées en connexité avec certaines infractions visées précédemment ;
2. La tentative de commettre certaines infractions
3. La complicité ;
4. L'organisation ou instruction de commettre certaines infractions
5. La participation ou la facilitation.

Suivant la logique de la transposition de la Convention SUA 1988, seules les infractions consistant en des homicides ou blessures nécessitent une transposition en droit luxembourgeois, les autres infractions étant déjà couvertes par le Code pénal (articles 52, 66 à 68 et 135-4).

L'article 5 du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime ajoute des renvois aux articles 3 *bis*, 3 *ter* et 3 *quater*. Plusieurs dispositions du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime modifie la Convention SUA 1988 de la même manière. Une adaptation de la loi sera nécessaire.

L'article 5 ajoute également un article 5 *bis* à la convention SUA 2005 sur la responsabilité des personnes morales. Celle-ci ayant été introduite dans le code pénal luxembourgeois, aucune transposition n'est nécessaire.

L'article 8, paragraphe 2, du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime introduit un article 8 *bis*. Cet article met en place une nouvelle procédure d'arraisonnement et de fouille des navires en haute mer. Cette procédure est similaire à celle établie par la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes et dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. Le principe de base est que l'État dont le navire bat pavillon est compétent en haute mer pour arraisonner son navire. La convention SUA 2005 met en place une coopération renforcée entre le États parties pour prévenir des risques terroristes et réprimer les actes illicites visés par la convention SUA 2005. Les autorités sont, sur base de la procédure mise en place, autorisées à arraisonner des navires arborant le pavillon d'un autre État si ce navire est soupçonné d'être impliqué dans la commission d'une infraction établie par la convention SUA 2005. Cette autorisation peut être explicitement donnée par l'État du pavillon ou ce dernier peut opter pour une procédure simplifiée consistant soit en un accord « tacite » après un silence de quatre heures à compter de l'émission de la demande de confirmation de la nationalité du navire, soit en un accord général et préalable sans qu'il soit besoin de demande de confirmation de nationalité. L'État qui souhaite effectuer un arraisonement devra si possible privilégier d'autres mesures. L'arraisonnement est encadré par le principe de proportionnalité et par des garanties à respecter notamment concernant la dignité de la personne humaine. L'État peut voir sa responsabilité engagée si l'arraisonnement était infondé ou si les mesures prises étaient disproportionnées. Ce nouvel article 8 *bis* concernant les relations entre États d'une part, et le Luxembourg ne disposant pas de force de l'ordre agissant en mer d'autre part, une transposition n'est pas requise. La responsabilité de l'État est un principe prévu par le droit luxembourgeois.

L'article 10 du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime complète la procédure d'extradition. Il ajoute un article 11 *bis* qui précise que les infractions prévues aux articles 3 à 3 *quater* ne doivent pas être considérées comme des infractions politiques ou connexes à des infractions politiques, ce qui pourrait faire obstacle à une demande d'extradition ou d'entraide judiciaire. L'article 11 *ter* introduit une disposition de non-discrimination. Ces articles ne requièrent pas de transposition en droit luxembourgeois.

L'article 11 du Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime ajoute un article 12 *bis* à la convention SUA 2002 sur le transfert de personnes détenues dans un État vers un autre pour les faire témoigner. Cet article ne requiert pas de transposition en droit national.

### **b. Analyse du Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes**

Le Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes apporte des modifications similaires à celles contenues au Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime. La présente analyse ne va dès lors pas reprendre de manière exhaustive le Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes.

L'article 4 du Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes introduit sous un article 2 *bis* qui sanctionne l'intention terroriste lorsque l'infraction sous-jacente ou la menace d'infraction sous-jacente consiste en :

- « a) utilise[r] contre ou à bord d'une plate-forme fixe, ou déverse[r] à partir d'une plate-forme fixe, des explosifs, des matières radioactives ou des armes BCN, d'une manière qui provoque ou risque de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves ; ou
- b) déverse[r], à partir d'une plate-forme fixe, des hydrocarbures, du gaz naturel liquéfié, ou d'autres substances nocives ou potentiellement dangereuses, qui ne sont pas visés à l'alinéa a), en quantités ou concentrations qui provoquent ou risquent de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves. »

Enfin l'article 8 *bis* de la convention SUA 2005 relative aux mesures répressives en mer à l'égard de navires battant le pavillon d'une autre partie ne trouve pas son équivalent dans le Protocole 2005 sur les plates-formes fixes puisque cette compétence relève de la juridiction exclusive à l'État côtier sur les installations et plates-formes situées sur le plateau continental, y compris en matière de sécurité.

\*

## TEXTE DU PROJET

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'État du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

### TITRE 1<sup>er</sup>.

#### Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine

**Article 1<sup>er</sup>.** A l'article 3, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine, il est ajouté les termes « à 65-6 » après la référence à l'article 65-1.

**Article 2.** Au titre 1<sup>er</sup>, chapitre 2, section 3 de la loi précitée du 14 avril 1992, il est inséré entre le titre de ladite section 3 et l'article 65-1, le chapeau introducteur suivant :

« Les termes employés dans la présente section sont définis par la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988. »

**Article 3.** L'article 65-1 de la loi précitée du 14 avril 1992 est modifié comme suit :

- 1° L'adverbe « intentionnellement » est remplacé par l'adverbe « délibérément » dans le chapeau introducteur du paragraphe 1<sup>er</sup>.
- 2° Le paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre g), est supprimé.
- 3° Le paragraphe 2 est supprimé.

**Article 4.** Il est ajouté un nouvel article 65-2 de la loi précitée du 14 avril 1992 prenant la teneur suivante :

« **Art 65-2.** Celui qui a menacé de commettre une des infractions visées à l'article 65-1, lettres b, c ou e) de la présente loi, est puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de 500 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ou la sécurité d'une plate-forme fixe. »

**Article 5.** Il est ajouté un nouvel article 65-3 de la loi précitée du 14 avril 1992 prenant la teneur suivante :

« **Art. 65-3.** (1) Sans préjudice des articles 3 à 5 de la loi du 2 avril 2008 transposant la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de

la pollution causée par les navires, est puni de la réclusion de dix à quinze ans, celui qui illicitement et délibérément :

utilise contre ou à bord d'un navire ou d'une plate-forme fixe, ou déverse à partir d'un navire ou d'une plate-forme fixe, des explosifs, des matières radioactives ou des armes BCN, d'une manière qui provoque ou risque de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ou

- a) déverse, à partir d'un navire ou d'une plate-forme fixe, des hydrocarbures, du gaz naturel liquéfié, ou d'autres substances nocives ou potentiellement dangereuses, qui ne sont pas visés à l'alinéa a), en quantités ou concentrations qui provoquent ou risquent de provoquer des dommages corporels ou matériels graves, ou
- b) utilise un navire ou une plate-forme fixe d'une manière qui provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves.

(2) Est puni des peines prévues à l'article 135-17 du Code pénal, celui qui transporte à bord d'un navire :

- 1° des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer ou à menacer de provoquer la mort, des dommages corporels ou matériels graves, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque, ou
- 2° toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN, ou
- 3° des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité explosive nucléaire ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garanties généralisées de l'AIEA, ou
- 4° des équipements, matières ou logiciels ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, la fabrication ou au lancement d'une arme BCN, en ayant l'intention de les utiliser à cette fin.

(3) Ne constitue pas une infraction au sens du présent article le fait de transporter des biens ou matières visés au paragraphe 2, point 3 ou, dans la mesure où ils ont un rapport avec une arme nucléaire ou autre dispositif explosif nucléaire, au paragraphe 2, point 4 si ces biens ou matières sont transportés à destination ou en provenance du territoire d'un État Partie au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires ou sous son contrôle, lorsque :

- a) le transfert ou la réception des biens ou matières qui en résulte, y compris à l'intérieur d'un État, n'est pas contraire aux obligations de cet État Partie découlant du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires ; et
- b) si les biens ou matières sont destinés à un vecteur d'une arme nucléaire ou autre dispositif explosif nucléaire d'un État Partie au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, le fait de détenir cette arme ou ce dispositif n'est pas contraire aux obligations de cet État Partie découlant dudit Traité. »

**Article 6.** Il est ajouté un nouvel article 65-4 de la loi précitée du 14 avril 1992 prenant la teneur suivante :

« **Art. 65-4.** Est puni comme complice conformément à l'article 69 du Code pénal, celui qui illicitement et délibérément transporte à bord d'un navire une autre personne en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée à l'art. 65-1 à 65-3, 65-5 et 65-6 de la présente loi ou une des infractions visées par l'un des traités énumérés dans l'Annexe de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et en ayant l'intention d'aider cette personne à échapper à des poursuites pénales. »

**Article 7.** Il est ajouté un nouvel article 65-5 prenant la teneur suivante :

« **Art. 65-5.** (1) Est puni de la réclusion de dix à quinze ans, celui qui illicitement et délibérément aura causé des lésions corporelles ou une maladie, lorsque ces faits présentent un lien de connexité

avec la commission de l'une ou plusieurs infractions visées aux articles 65-1, 65-3, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, et 65-4.

(2) Est puni de la réclusion de quinze à vingt ans, celui qui illicitement et délibérément aura causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec la commission de l'une ou plusieurs infractions visées aux articles 65-1, 65-3, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, et 65-4.

(3) Est puni de la réclusion à vie, celui qui illicitement et délibérément aura causé la mort d'une personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec la commission de l'une ou plusieurs infractions visées aux articles 65-1, 65-3, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, et 65-4. »

**Article 8.** Il est ajouté un nouvel article 65-6 prenant la teneur suivante :

« Art. 65-6. (1) Sans préjudice de l'article 135-4 du Code pénal, toute personne qui organise la commission d'une infraction visée aux articles 65-1 à 65-5 est punie de la réclusion de cinq à dix ans et d'une amende de 25.000 euros à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Sans préjudice de l'article 135-4 du Code pénal, toute personne qui contribue à la commission de l'une ou plusieurs des infractions visées aux articles 65-1 à 65-5, par un groupe de personnes agissant de concert, cette contribution étant délibérée et faite soit: i) pour faciliter l'activité criminelle du groupe ou en servir le but, lorsque cette activité ou ce but suppose la commission d'une infraction visée aux articles 65-1 à 65-4, soit ii) en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée aux articles 65-1 à 65-4, est puni d'une peine d'emprisonnement de deux ans à cinq ans et d'une amende de 2.5000 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement. »

**Article 9.** A l'article 68-1, paragraphe 1<sup>er</sup>, la référence à l'article 65-1 est remplacée par les termes « aux articles 65-1 à 65-5 ».

**Article 10.** A l'article 69, alinéa 2, la référence à l'article 65-1 est remplacée par les termes « aux articles 65-1 à 65-5 ».

**Article 11.** A l'article 69-1, la référence à l'article 65-1 est remplacée par les termes « aux articles 65-1 à 65-5 ».

## TITRE 2

### Modification du Code pénal

**Article 12.** A l'article 135-3, alinéa 2, dernier tiret, du Code pénal les termes « à l'article 65-1 » sont remplacés par les termes « aux articles 65-1, 65-3 et 65-5 ».

**Article 13.** A l'article 135-5, alinéa 2, dernier tiret, du Code pénal les termes « à l'article 65-1 » sont remplacés par les termes « aux articles 65-1, 65-3 et 65-5 ».

## TITRE 3

### Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

**Article 14.** (1) Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit :

« – Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988.

Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988.

Protocole, fait à Londres le 14 octobre 2005, relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome, le 10 mars 1988.

Protocole, fait à Londres, le 14 octobre 2005, relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988. »

(2) Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 3 de la même loi, deux points libellés comme suit :

« 18° Convention 185 révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-onzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 19 juin 2003.

19° Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006. »

Au même paragraphe sont supprimés les points 1° à 8°, 9° à 14°, 16° et 17°.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988 est appelée ci-après la « Convention SUA 1988 ».

Le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988, est appelé ci-après le « Protocole SUA 1988 ».

Le Protocole, fait à Londres, le 14 octobre 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, est appelé ci-après le « Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime ».

Le Protocole, fait à Londres, le 14 octobre 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome, le 14 octobre 2005, est appelé ci-après le « Protocole SUA 2005 sur les plates-formes fixes ».

La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988 telle que modifiée par le Protocole, fait à Londres, le 14 octobre 2005, relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, est appelée ci-après la « Convention SUA 2005 ».

Le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988, tel que modifié par le Protocole fait à Londres, le 14 octobre 2005, relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988, est appelé ci-après le « Protocole SUA 2005 ».

La loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine est appelée ci-après la « loi modifiée du 14 avril 1992 ».

### *Ad article 1<sup>er</sup>.*

L'alinéa 4 de l'article 3 de la loi modifiée du 14 avril 1992 prévoit une dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui limite le champ d'application du Code disciplinaire et pénal aux seules personnes inscrites au rôle d'équipage, à savoir les gens de mer employés à bord du navire et aux personnes reçues à bord en vue d'effectuer un voyage. L'alinéa 4 élargit ce champ d'application à toute autre personne qui réaliserait les infractions spécialement énumérées. Cette énumération est dès lors à compléter par un renvoi aux infractions prévues aux articles 65-2 à 65-6, introduites par le présent projet de loi.

### *Ad article 2.*

La liste des termes définis par la Convention SUA 1988 et par le Protocole SUA 1988 a été considérablement étendue par les deux Protocoles SUA 2005. Ces définitions sont d'application directe et à ce titre n'ont pas besoin d'être intégrées dans le projet de loi. Néanmoins un renvoi auxdites définitions a paru nécessaire pour assurer une meilleure lisibilité, puisque in fine les articles seront introduits

dans le Code disciplinaire et pénal de la marine qui couvre un spectre plus large que la seule répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et contre la sécurité des plates-formes fixes.

*Ad article 3.*

Cet article intègre à l'article 65-1 de la loi modifiée du 14 avril 1992 les modifications qui ont été introduites à l'article 3 paragraphe 1<sup>er</sup> de la Convention SUA 1988. Tout d'abord, le projet de loi reprend le nouveau vocabulaire introduit par le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime à savoir que l'adverbe « intentionnellement » est remplacé par « délibérément ».

Par ailleurs, l'article 65-1, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre g) et paragraphe 2, ont été supprimés à cet endroit, à l'image de la modification apportée par le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime. Un article équivalent est néanmoins ajouté (nouvel article 65-5).

*Ad article 4.*

Cet article introduit l'infraction de menace, transposant ainsi l'article 3 paragraphe 2 de la convention SUA 2005.

*Ad article 5.*

Cet article ajoute un article 65-3 qui, à son paragraphe 1<sup>er</sup>, incrimine l'utilisation contre ou à bord d'un navire ou d'une plate-forme fixe ou le déversement depuis un navire ou une plate-forme fixe d'explosifs, de matières radioactives ou d'armes BCN d'une manière à provoquer la mort ou des dommages corporels graves. Il punit également le déversement des hydrocarbures, gaz naturel ou autres substances nocives ou potentiellement dangereuses en quantités ou concentrations suffisantes pour provoquer des dommages corporels ou matériels graves. Cet article sera applicable dans les cas où le déversement de rejet de substances polluantes n'est pas déjà puni par l'article 3 de la loi du 2 avril 2008 transposant la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision- cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires. En effet, la loi précitée du 2 avril 2008 incrimine les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 2 commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave. L'article 65-3 constitue une infraction primaire. À lire conjointement avec l'article 135-1, paragraphe 1<sup>er</sup> du Code pénal qui traite de l'intention terroriste.

*Ad article 6.*

Cet article transpose l'article 3 ter de la Convention SUA 2005. Il est à rapprocher de l'article 68 du Code pénal qui punit comme complice les personnes qui fournissent habituellement un logement, un lieu de retraite ou de réunion à des personnes impliquées notamment dans des violences contre la sûreté de l'État, la paix publique, les personnes ou les propriétés. L'incrimination de toute personne qui transporte délibérément à bord d'un navire une autre personne dont elle sait que cette dernière a commis une des infractions prévues aux articles 65-1, 65-3 et 65-5 suit donc la même logique que celle de l'article 68 du Code pénal. L'intention terroriste de la personne transportée n'est pas obligatoirement requise pour que le nouvel article 65-4 s'applique. Néanmoins, les infractions primaires sont suffisamment graves pour que l'assistance apportée de manière délibérée à leur commission soit punissable.

*Ad article 7.*

Cet article reprend l'article 65-1 paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre g) et paragraphe 2 et le modifie sur base de l'article 135-9 paragraphe 2 du Code pénal. L'article 65-5 transpose ainsi l'article 3 quater lettre a) de la convention SUA 2005.

*Ad article 8.*

Cet article introduit un article 65-6 et transpose, avec l'article 135-4 du Code pénal, l'article 3 quater, lettres d) et e) de la convention SUA 2005.

*Ad articles 9 à 11.*

Les articles 7 à 9 ajoutent des renvois aux articles 65-3 à 65-5 introduits par le Protocole SUA 2005 sur la navigation maritime. L'article 68-1 permet de considérer qu'une infraction perpétrée à l'encontre

d'un navire battant pavillon luxembourgeois est perpétré à bord de ce dernier. L'article 69, alinéa 2, traite de la compétence dite « personnelle » élargie des juridictions luxembourgeoises. L'article 69-1 constituant une exception au principe de l'opportunité des poursuites, concerne l'extradition.

*Ad article 12.*

Cet article ajoute les infractions prévues aux articles 65-1, 65-3 et 65-5, nouveaux tels que proposés, de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine à la liste des actes de terrorisme visés à l'article 135-3 alinéa 2 du Code pénal pouvant être commis par un groupe terroriste.

*Ad article 13.*

Cet article aligne le dernier tiret de l'article 135-5, alinéa 2, du Code pénal sur l'article 135-3, paragraphe 2 modifié tel que proposé du même Code. Il étend ainsi le champ des infractions visées par la définition de l'acte de financement du terrorisme aux infractions prévues aux articles 65-1, 65-3 et 65-5 nouveaux tels que proposés de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine.

*Ad. Article 14.*

L'article 14 complète l'énumération de l'article unique de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

\*

## **TEXTE COORDONNÉ**

### **1. DE LA LOI MODIFIÉE DU 14 AVRIL 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine**

#### **Dispositions préliminaires**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Les infractions établies par le présent code sont des infractions maritimes.

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

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

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

**Art. 2.**

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

**Art. 3.**

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

Les personnes inscrites au rôle d'équipage y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord, jusque et y compris le moment de leur débarquement régulier. Les passagers ne sont assujettis à la juridiction et aux peines en matière de discipline que pendant le temps de leur séjour à bord, qu'ils sont toujours libres de quitter, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs ou complices d'un crime ou d'un délit grave.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup>, les peines prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 47, 57, 58, 65-1 à 65-6 s'appliquent à toute personne coupable d'avoir commis les infractions qui y sont visées.

**Art. 4.**

Pour l'application du présent code:

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

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 5.**

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

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

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

### **TITRE 1<sup>er</sup>. – De la pénalité**

#### **Chapitre 1<sup>er</sup>. – Des peines**

#### **Art. 6.**

Les peines applicables aux fautes de discipline sont:

A. Pour les marins:

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

B. Pour les officiers:

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

C. Pour les passagers:

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

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

#### **Art. 7.**

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

#### **Art. 8.**

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

### **Chapitre 2. – Des infractions et de leur répression**

#### **Section 1<sup>re</sup>. - Des fautes de discipline**

#### **Art. 9.**

Les fautes de discipline sont:

1° la désobéissance simple;

2° La négligence à prendre son poste;

3° Le manque au quart;

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

- 5° L'ivresse sans désordre en service;
- 6° Les disputes en mer ou en service;
- 7° L'absence irrégulière du bord, hors les cas prévus à l'article 22 ci-après ;
- 8° L'embarquement clandestin de boissons alcooliques pour la consommation à bord;
- 9° La dégradation volontaire de matériel du bord, hors le cas prévu à l'article 15 ci-après;
- 10° L'emploi sans autorisation du matériel du bord;
- 11° Le manque de respect aux supérieurs et, généralement, tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire, qui ne constitue qu'une faute légère.

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

Toutefois, la retenue de salaire ou de traitement ne peut être inférieure à trois jours ou à 75 euros pour les fautes de discipline spécifiées sous les points 1 à 6, 10 et 11 ci-dessus, lorsqu'elles ont été commises en mer.

## **Section II. – Des délits et des crimes maritimes**

### **Art. 10.**

Les hommes d'équipage coupables de fautes disciplinaires réitérées sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 3 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

### **Art. 11.**

L'ivresse avec désordre à bord ou en service est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

### **Art. 12.**

Tout capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 500 à 15 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

### **Art. 13.**

Le fait d'allumer des feux ou de circuler dans les lieux où cela est interdit, à bord, avec du feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 15 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

### **Art. 14.**

Si le fait a eu pour conséquences un incendie à bord, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 500 à 12 500 euros ou d'une de ces peines seulement.

### **Art. 15.**

La destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel du bord, commis volontairement, est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

### **Art. 16.**

Tout capitaine ou officier qui, volontairement, dégrade ou laisse dégrader le matériel du bord est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 à 12 500 euros ou d'une de ces peines seulement.

### **Art. 17.**

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine ou de l'armateur, embarque, détient ou débarque des objets dont la saisie comporterait pour le capitaine ou l'armateur des frais et dommages, est punie

d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 10 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

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

**Art. 18.**

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

**Art. 19.**

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

**Art. 20.**

L'altération volontaire de vivres par le mélange de matières non nuisibles à la santé humaine est punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 15 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Si l'altération a été commise à l'aide de matières nuisibles à la santé humaine, l'emprisonnement est de six mois à trois ans et l'amende de 5 000 à 15 000 euros.

**Art. 21.**

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

**Art. 22.**

Toute absence du bord d'un homme d'équipage chargé d'un service de garde ou de sécurité, et toute absence du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage, est punie d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de 500 à 10 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 23.**

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

**Art. 24.**

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

**Art. 25.**

La désobéissance à un ordre donné pour le service du navire, avec refus formel d'obéir ou avec injures ou menaces, est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

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

**Art. 26.**

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 10 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout homme d'équipage qui refuse formellement d'obéir aux ordres donnés pour assurer la manœuvre du bâtiment ou pour maintenir le bon ordre.

L'emprisonnement peut être porté jusqu'à cinq ans et l'amende jusqu'à 12 500 euros, si les ordres ont été donnés pour le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Cette dernière disposition est également applicable aux passagers.

**Art. 27.**

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

**Art. 28.**

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

**Art. 29.**

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

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

**Art. 30.**

Toute personne embarquée qui outrage par paroles, faits, gestes ou menaces, le capitaine, un officier du bord, un commissaire aux affaires maritimes ou son délégué dans l'exercice de ses fonctions est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 10 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 31.**

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

**Art. 32.**

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

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

**Art. 33.**

Ceux qui, par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, s'emparent du navire, sont punis des travaux forcés de dix ans à quinze ans.

S'ils sont officiers ou chefs du complot, ils sont passibles des travaux forcés de quinze ans à vingt ans.

**Art. 34.**

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

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

**Art. 35.**

Si les violences ou les menaces exercées sans intention de donner la mort l'ont pourtant causée, les coupables sont condamnés aux travaux forcés à perpétuité.

**Art. 36.**

La tentative d'assassinat ou de meurtre pour faciliter le crime prévu à l'article 33 est punie des travaux forcés à perpétuité.

**Art. 37.**

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

**Art. 38.**

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

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

**Art. 39.**

Tout capitaine, tout officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée, est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

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

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

**Art. 40.**

Tout capitaine qui favorise soit expressément, soit tacitement l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manœuvre et la direction du navire, et consent à n'être que porteur d'expédition, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 41. *Abrogé*****Art. 42.**

Tout capitaine qui, irrégulièrement, embarque ou débarque un homme d'équipage, ou admet un passager à son bord, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 43.**

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 500 à 15 000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un but de lucre, se livre au placement des marins ou procure ou fait procurer un emploi à bord d'un navire.

**Art. 44.**

1. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque se trouve sans le consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de la personne responsable du navire, à bord d'un navire luxembourgeois.

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

3. Si le coupable visé aux paragraphes 1 et 2 fait partie de l'équipage d'un navire luxembourgeois, la peine d'emprisonnement est d'un mois au moins et l'amende de 2 000 euros au moins.

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

**Art. 45.**

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Toute infraction aux dispositions du présent article est punie d'une amende de 500 à 20 000 euros.

**Art. 46.**

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

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

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

**Art. 47.**

Quiconque, à l'exception des agents de l'autorité, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, accoste un navire ou y amarre une embarcation, avant le licenciement de l'équipage de ce navire et malgré la

défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 1 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Quiconque, à bord d'un navire de mer, distribue ou vend des boissons alcooliques soit à l'équipage soit à toute autre personne se trouvant à bord, s'il n'y est autorisé par le capitaine du navire, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 1 000 euros.

**Art. 48.**

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12 500 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale.

**Art. 49.**

Est puni d'une amende de 251 à 15 000 euros, le capitaine d'un navire qui appareille sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins de l'équipage.

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

**Art. 50.**

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à 15 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine d'un navire qui embarque pour la consommation de son équipage des denrées alimentaires ou des boissons non conformes à la législation luxembourgeoise sur les denrées alimentaires.

**Art. 51.**

Tout capitaine d'un navire qui s'oppose ou fait obstacle aux visites à bord des agents chargés du contrôle des approvisionnements en vivres ou à l'accomplissement de leur mission, est passible d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 10 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 52.**

Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation prévues au titre 2 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et aux conventions y mentionnées, ainsi qu'aux règlements pris en leur exécution, sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 3 000 à 25 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice de peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

**Art. 53.**

Si l'une des infractions prévues à l'article précédent ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart, a occasionné pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, l'emprisonnement est de trois mois au moins et l'amende de 10 000 euros au moins.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a causé une pollution de la mer ou des côtes maritimes, ou entraîné la mort d'une ou de plusieurs personnes, ou causé à autrui une maladie ou une incapacité de travail personnel, le coupable est puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 20 000 à 25 000 euros.

**Art. 54.**

Tout capitaine qui refuse d'obéir aux ordres des consuls ou des commissaires aux affaires maritimes ou de leurs délégués, ou qui les outrage par paroles, faits, gestes ou menaces, dans l'exercice de leurs fonctions, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 10 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 55.**

Est puni d'une amende de 500 à 10 000 euros, tout capitaine dont le navire ne porte pas les marques extérieures d'identité requises par les lois et règlements.

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

**Art. 56.**

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine qui contrevient aux dispositions des articles 59, 61, 86, 87, 988 et 998 du code civil.

**Art. 57.**

Celui qui se fait remettre ou fait dresser des documents de bord au moyen de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées, ou au moyen de fausses déclarations, est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

**Art. 58.**

Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées.

**Art. 59.**

Tout capitaine qui, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées, ne prête pas assistance à toute personne, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes en danger de se perdre, est puni d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de 500 à 12 500 euros.

**Art. 60.**

Tout capitaine qui, après un abordage, et autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour le navire ou pour les personnes embarquées, ne met pas en œuvre tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage ou ses passagers, est puni d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de 500 à 12 500 euros.

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

**Art. 61.**

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

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

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de 500 à 12 500 euros, tout capitaine, qui, forcé d'abandonner son navire, n'est pas resté à bord le dernier.

**Art. 62.**

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

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

**Art. 63.**

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

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

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

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

**Art. 64.**

Tout capitaine qui commet des actes de piraterie, est puni des travaux forcés de quinze ans à vingt ans. Est considéré comme piraterie tout acte illicite de violence commis contre un autre navire ou des personnes à leur bord en haute mer ou contre un navire ou des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État.

Les personnes embarquées coupables des mêmes faits sont punies des travaux forcés de dix ans à quinze ans.

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

S'il y a prise d'otage ou tentative d'homicide volontaire, les coupables sont punis des travaux forcés à perpétuité.

**Art. 65.**

Est puni des travaux forcés à perpétuité, le capitaine qui volontairement livre son navire aux pirates. Sont punis des travaux forcés de quinze à vingt ans les hommes d'équipage qui, contre le gré du capitaine, livrent le navire aux pirates.

**Section III– Des infractions perpétrées à l'encontre de la  
sécurité de la navigation des navires et des plates formes-fixes  
situées sur le plateau continental**

Les termes employés dans la présente section sont définis par la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988.

**Art. 65-1.**

1) Est puni de la réclusion de dix à quinze ans, celui qui illicitement et ~~intentionnellement~~ délibérément:

- a) s'empare d'un navire ou d'une plate-forme fixe ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord du navire ou d'une plate-forme fixe, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ou la sécurité de la plateforme fixe; ou
- c) détruit un navire ou une plate-forme fixe, ou cause soit à un navire ou à sa cargaison soit à une plate-forme fixe, des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ou de la plateforme fixe; ou
- d) place ou fait placer sur un navire ou sur une plate-forme fixe, par quelque moyen que ce soit un dispositif ou une substance propre soit à les détruire soit à causer au navire ou à sa cargaison ou à la plate-forme fixe des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ou de la plate-forme fixe; ou
- e) détruit ou endommage gravement des installations ou des services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire; ou
- f) communique une information qu'il sait être fautive et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire. ; ou
- g) se sera rendu coupable d'une des infractions visées aux points a à f du présent paragraphe dès lors que cet acte a entraîné des coups et blessures simples.

2) Les infractions prévues aux articles 399 et 400 du Code pénal, qui présentent un lien de connexité avec une ou plusieurs des infractions reprises au paragraphe 1<sup>er</sup>, points a) à f), sont punies de la réclusion de quinze à vingt ans.

L'infraction prévue à l'article 401 du Code pénal, qui présente un lien de connexité avec une ou plusieurs desdites infractions du paragraphe 1<sup>er</sup>, est punie de la réclusion de vingt à trente ans.

L'homicide volontaire qui présente un lien de connexité avec une ou plusieurs desdites infractions est puni de la réclusion à vie.

#### **Art. 65-2.**

Celui qui a menacé de commettre une des infractions visées à l'article 65-1, lettres b, c ou e) de la présente loi, est puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de 500 à 5 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ou la sécurité d'une plate-forme fixe.

#### **Art. 65-3.**

(1) Sans préjudice des articles 3 à 5 de la loi du 2 avril 2008 transposant la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et la Décision-cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires, est puni de la réclusion de dix à quinze ans, celui qui illicitement et délibérément :

- a) utilise contre ou à bord d'un navire ou d'une plate-forme fixe, ou déverse à partir d'un navire ou d'une plate-forme fixe, des explosifs, des matières radioactives ou des armes BCN, d'une manière qui provoque ou risque de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ou
- b) déverse, à partir d'un navire ou d'une plate-forme fixe, des hydrocarbures, du gaz naturel liquéfié, ou d'autres substances nocives ou potentiellement dangereuses, qui ne sont pas visés à l'alinéa a), en quantités ou concentrations qui provoquent ou risquent de provoquer des dommages corporels ou matériels graves, ou
- c) utilise un navire ou une plate-forme fixe d'une manière qui provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves.

(2) Est puni des peines prévues à l'article 135-17 du Code pénal, celui qui transporte à bord d'un navire :

- 1° des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer ou à menacer de provoquer la mort, des dommages corporels ou matériels graves, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque, ou
- 2° toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN, ou
- 3° des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité explosive nucléaire ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garanties généralisées de l'AIEA, ou
- 4° des équipements, matières ou logiciels ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, la fabrication ou au lancement d'une arme BCN, en ayant l'intention de les utiliser à cette fin.

(3) Ne constitue pas une infraction au sens du présent article le fait de transporter des biens ou matières visés au paragraphe 2, point 3 ou, dans la mesure où ils ont un rapport avec une arme nucléaire ou autre dispositif explosif nucléaire, au paragraphe 2, point 4 si ces biens ou matières sont transportés à destination ou en provenance du territoire d'un État Partie au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires ou sous son contrôle, lorsque:

- a) le transfert ou la réception des biens ou matières qui en résulte, y compris à l'intérieur d'un État, n'est pas contraire aux obligations de cet État Partie découlant du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires; et

b) si les biens ou matières sont destinés à un vecteur d'une arme nucléaire ou autre dispositif explosif nucléaire d'un État Partie au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, le fait de détenir cette arme ou ce dispositif n'est pas contraire aux obligations de cet État Partie découlant dudit Traité.

**Art. 65-4.**

Est puni comme complice conformément à l'article 69 du Code pénal, celui qui illicitement et délibérément transporte à bord d'un navire une autre personne en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée à l'art. 65-1, 65-3 ou 65-5 de la présente loi ou une des infractions visées par l'un des traités énumérés dans l'Annexe de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et en ayant l'intention d'aider cette personne à échapper à des poursuites pénales.

**Art. 65-5.**

(1) Est puni de la réclusion de dix à quinze ans, celui qui illicitement et délibérément aura causé des lésions corporelles ou une maladie, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec la commission de l'une ou plusieurs infractions visées aux articles 65-1, 65-3, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, et 65-4.

(2) Est puni de la réclusion de quinze à vingt ans, celui qui illicitement et délibérément aura causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec la commission de l'une ou plusieurs infractions visées aux articles 65-1, 65-3, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, et 65-4.

(3) Est puni de la réclusion à vie, celui qui illicitement et délibérément aura causé la mort d'une personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec la commission de l'une ou plusieurs infractions visées aux articles 65-1, 65-3, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, et 65-4.

**Art. 65-6.**

(1) Sans préjudice de l'article 135-4 du Code pénal, toute personne qui organise la commission d'une infraction visée aux articles 65-1 à 65-5 est punie de la réclusion de cinq à dix ans et d'une amende de 25.000 euros à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Sans préjudice de l'article 135-4 du Code pénal, toute personne qui contribue à la commission de l'une ou plusieurs des infractions visées aux articles 65-1 à 65-5, par un groupe de personnes agissant de concert, cette contribution étant délibérée et faite soit: i) pour faciliter l'activité criminelle du groupe ou en servir le but, lorsque cette activité ou ce but suppose la commission d'une infraction visée aux articles 65-1 à 65-4, soit ii) en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée aux articles 65-1 à 65-4 est puni d'une peine d'emprisonnement de deux ans à cinq ans et d'une amende de 2.5000 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.

## **TITRE 2. – De la juridiction**

### **Chapitre 1<sup>er</sup>. – De la juridiction en matière de discipline**

**Art. 66.**

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

**Art. 67.**

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

## Chapitre 2. – De la compétence des juridictions

### Art. 68.

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

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

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

### Art. 68-1.

Les infractions visées à l'~~article 65-1~~ aux articles 65-1 à 65-5, commises « à l'encontre d'un navire » battant pavillon luxembourgeois, sont assimilées aux infractions commises « à bord » d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

### Art. 69.

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

Peut de même être poursuivi au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 47, 57, 58 et 65-1 à 65-5 du présent code. Peut de même être poursuivi au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, 41, 43, 44, 47, 57, 58, 65-1 à 65-5 du présent code.

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

### Art. 69-1.

Toute personne qui se sera rendue coupable à l'étranger d'une des infractions prévues à l'~~article 65-1~~ aux articles 65-1 à 65-5 sera poursuivie et jugée au Grand-Duché, lorsqu'une demande d'extradition est introduite et que l'intéressé n'est pas extradé.

### Art. 70.

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

## TITRE 3. – De la forme de procéder

### Chapitre 1<sup>er</sup>. – De la forme de procéder en matière de fautes de discipline

#### Art. 71.

La personne poursuivie est informée des griefs formulés contre elle.

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

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

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

#### Art. 72.

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

Le droit d'exécution appartient au capitaine.

**Art. 73.**

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

Le recours n'a pas d'effet suspensif.

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

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

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

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

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

**Art. 74.**

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

A cet effet il entend les témoins ainsi que la personne suspecte et entreprend tous les actes de l'enquête qui ne supportent aucun retard. 892

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

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

**Art. 75.**

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

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

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

**Art. 76.**

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

## **Chapitre 3. – Dispositions spéciales**

**Art. 77.**

A défaut de dispositions contraires dans le présent code, les dispositions du livre Ier du code pénal sont applicables. Est également applicable, la loi modifiée du 18 juin 1879 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes.

**Art. 78.**

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

**Art. 79.**

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

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

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

**Art. 80.**

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

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

...

\*

## 2. DU CODE PÉNAL

### Chapitre III-1. - Du terrorisme

#### Section I. - Des infractions à but terroriste

**Art. 135-1.** (1) Constitue un acte de terrorisme tout crime et délit punissable d'un emprisonnement d'un maximum d'au moins trois ans ou d'une peine plus grave qui, par sa nature ou son contexte, peut porter gravement atteinte à un pays, une organisation ou un organisme international et a été commis intentionnellement dans le but de:

- gravement intimider une population,
- contraindre indûment des pouvoirs publics, une organisation ou un organisme international à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque, ou
- gravement déstabiliser ou détruire les structures fondamentales politiques, constitutionnelles, économiques ou sociales d'un pays, d'une organisation ou d'un organisme international.

(2) Constituent également des actes de terrorisme les infractions aux articles 509-1, 514, 533 et 534 du Code pénal ainsi qu'à l'article 61, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre a), de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, si elles ont été commises dans les circonstances prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>.

**Art. 135-2.** Celui qui a commis un acte de terrorisme prévu à l'article précédent est puni de la réclusion de quinze à vingt ans.

Il est puni de la réclusion à vie si cet acte a entraîné la mort d'une ou de plusieurs personnes.

**Art. 135-3.** (1) Constitue un groupe terroriste, l'association structurée d'au moins deux personnes, établie dans le temps, en vue de commettre de façon concertée un ou plusieurs des actes de terrorisme visés à l'alinéa (2) du présent article.

(2) Sont visées à l'alinéa (1) du présent article les infractions prévues:

- aux articles 112-1, 135-1, 135-2, 135-5, 135-6, 135-9, 135-11 à 135-16 et 442-1;
- aux articles 31 et 31-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- à l'article 2 de la loi modifiée du 11 avril 1985 portant approbation de la Convention sur la protection physique des matières nucléaires, ouverte à la signature à Vienne et à New York en date du 3 mars 1980;
- à l'article aux articles 65-1, 65-3 et 65-5 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

**Art. 135-4.** (1) Toute personne qui, volontairement et sciemment, fait activement partie d'un groupe terroriste, y compris en fournissant des informations ou des moyens matériels, ou par toute autre forme

de financement de ses activités, en sachant que cette participation contribuera aux activités criminelles du groupe terroriste, est punie d'un emprisonnement d'un à huit ans et d'une amende de 2.500 euros à 12.500 euros, ou d'une de ces peines seulement, même si elle n'a pas l'intention de commettre une infraction dans le cadre de ce groupe ni de s'y associer comme auteur ou complice.

(2) Toute personne qui participe à la préparation ou à la réalisation de toute activité licite de ce groupe terroriste, alors qu'elle sait que sa participation contribue aux objectifs de celui-ci, tels qu'ils sont prévus à l'article précédent, est punie d'un emprisonnement d'un à huit ans et d'une amende de 2.500 euros à 12.500 euros, ou d'une de ces peines seulement.

(3) Toute personne qui participe à toute prise de décision dans le cadre des activités d'un groupe terroriste, alors qu'elle sait que sa participation contribue aux objectifs de celui-ci, tels qu'ils sont prévus à l'article précédent, est punie de la réclusion de cinq à dix ans et d'une amende de 12.500 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(4) Tout dirigeant du groupe terroriste est puni de la réclusion de dix à quinze ans et d'une amende de 25.000 euros à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(5) Les comportements visés aux points 1 à 4 du présent article qui se sont produits sur le territoire national sont poursuivis selon le droit luxembourgeois quel que soit le lieu où le groupe terroriste est basé ou exerce ses activités.

**Art. 135-5.** (1) Constitue un acte de financement du terrorisme le fait de fournir ou de réunir par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement, illicitement et délibérément, des fonds, des valeurs ou des biens de toute nature, dans l'intention de les voir utilisés ou en sachant qu'ils seront utilisés, en tout ou en partie, en vue de commettre ou tenter de commettre une ou plusieurs des infractions visées à l'alinéa (2) du présent article, même s'ils n'ont pas été effectivement utilisés pour commettre ou tenter de commettre une de ces infractions, ou s'ils ne sont pas liés à un ou plusieurs actes terroristes spécifiques.

(2) Sont visées à l'alinéa (1) du présent article les infractions prévues:

- aux articles 112-1, 135-1 à 135-4, 135-9, 135-11 à 135-16 et 442-1;
- aux articles 31 et 31-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- à l'article 2 de la loi modifiée du 11 avril 1985 portant approbation de la Convention sur la protection physique des matières nucléaires, ouverte à la signature à Vienne et à New York en date du 3 mars 1980;
- à l'article aux articles 65-1, 65-3 et 65-5 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

(3) Constitue également un acte de financement du terrorisme le fait de fournir ou de réunir par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement, illicitement et délibérément, des fonds, des valeurs ou des biens de toute nature, dans l'intention de les voir utilisés ou en sachant qu'ils seront utilisés, en tout ou en partie, par un terroriste ou par un groupe terroriste, y compris en l'absence de lien avec un ou plusieurs actes terroristes spécifiques, même s'ils n'ont pas été effectivement utilisés par le terroriste ou le groupe terroriste.

(4) Sont compris dans le terme «fonds» des biens de toute nature, corporels ou incorporels, mobiliers ou immobiliers, acquis par quelque moyen que ce soit, et des documents ou instruments juridiques sous quelque forme que ce soit, y compris sous forme électronique ou numérique, qui attestent un droit de propriété ou un intérêt sur ces biens et les crédits bancaires, les chèques de voyage, les chèques bancaires, les mandats, les actions, les titres, les obligations, les traites et les lettres de crédit, les ressources économiques, matières premières et autres ressources naturelles, sans que cette énumération ne soit limitative.

**Art. 135-6.** (1) Celui qui a commis un acte de financement du terrorisme prévu à l'alinéa (1) de l'article 135-5 est puni des mêmes peines que celles portées aux articles visés à l'alinéa (2) de l'article 135-5, et suivant les distinctions prévues aux mêmes articles.

(2) Celui qui a commis un acte de financement du terrorisme prévu à l'alinéa (3) de l'article 135-5 est puni des mêmes peines que celles portées à l'article 135-2, et suivant les distinctions y prévues.

**Art. 135-7.** Est exempté de peines celui qui, avant toute tentative d'infractions aux articles 112-1, 135-1, 135-2, 135-5, 135-6, 135-9 et 135-11 à 135-16 et avant toutes poursuites commencées, aura révélé à l'autorité l'existence d'actes destinés à préparer la commission d'infractions aux mêmes articles ou l'identité des personnes ayant posé ces actes.

Dans les mêmes cas, les peines de réclusion criminelle sont réduites dans la mesure déterminée par l'article 52 et d'après la graduation y prévue à l'égard de celui qui, après le commencement des poursuites, aura révélé à l'autorité l'identité des auteurs restés inconnus.

**Art. 135-8.** Est exempté de peines le coupable de participation à un groupe terroriste qui, avant toute tentative d'actes de terrorisme faisant l'objet du groupe et avant toutes poursuites commencées, aura révélé à l'autorité l'existence de ce groupe et les noms de ses commandants en chef ou en sous-ordre.

\*

### **3. DE LA LOI MODIFIÉE DU 9 NOVEMBRE 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime**

#### **Article unique**

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

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

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

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Solas 1974) et Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, tel que modifié (Solas Prot 1978) et Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas Prot 1988).
- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages, telle que modifiée (Colreg 1972).
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 1973) et Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, tel que modifié (Marpol Prot 1978).  
Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, tel qu'amendé (Marpol Prot 97).
- Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (FAL 1965).
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle que modifiée (LL 1966) et Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL Prot 1988).
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 1969).
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et Protocole de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC Prot 1976) et  
Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC Prot 1984).

Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (CLC Prot 92).  
 Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (FIPOL Prot 92).

- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974) et Protocole portant modification de la Convention (Londres, 19 novembre 1976) (PalProt 1976).

Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978).
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979).
- Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, 1972, telle que modifiée (LDC 1972).
- Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (LDC 72).
- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 76);

Protocole de 1996 modifiant la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC Prot 96);

- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS)
- Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.
- Convention internationale pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée à Hong Kong, 2009.
- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988.

Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988.

Protocole, fait à Londres le 14 octobre 2005, relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988.

Protocole, fait à Londres le 14 octobre 2005, relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988.

## 2) Conventions du Comité maritime international (CMI)

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement 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 connaissement 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 connaissement du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, (Bruxelles, 21 décembre 1979).

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 10 avril 1926.
  - Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926.  
Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926, (Bruxelles, 24 mai 1934).
  - Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952.
  - Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, Bruxelles, 10 mai 1952.
  - Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.
  - Convention internationale sur les passagers clandestins, Bruxelles, 10 octobre 1957.
- 3) Conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT)
- 1° ~~La convention no 53 concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marine marchande, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936;~~
  - 2° ~~La convention no 55 concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936;~~
  - 3° ~~La convention no 56 concernant l'assurance maladie des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936;~~
  - 4° ~~La convention no 59 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime (révisée en 1936) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936;~~
  - 5° ~~La convention no 68 concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946;~~
  - 6° ~~La convention no 69 concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946;~~
  - 7° ~~La convention no 73 concernant l'examen médical des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946;~~
  - 8° ~~La convention no 74 concernant les certificats de capacité de matelot qualifié adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946;~~
  - 9° ~~La convention no 92 concernant le logement de l'équipage à bord (révisée en 1949) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 18 juin 1949, dénommée convention sur le logement des équipages (révisée), 1949;~~
  - 10° ~~La convention no 108 concernant les pièces d'identité nationales des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 13 mai 1958, dénommée convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958;~~
  - 11° ~~La convention no 146 concernant les congés payés annuels des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976;~~

- ~~12° La convention no 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée convention sur la marine marchande (normes minima), 1976.~~
- ~~13° La Convention no 166 concernant le rapatriement des marins adoptée par la Conférence générale de l'organisation internationale du travail, le 24 septembre 1987, dénommée Convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.~~
- ~~14° Protocole N° 147 de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976;~~
- ~~15° Convention N° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970;~~
- ~~16° Convention N° 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, 1996;~~
- ~~17° Convention N° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 et les mesures de mise en œuvre.~~
- 18° Convention 185 révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-onzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 19 juin 2003.
- 19° Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

\*

## **FICHE FINANCIÈRE**

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

Le projet de loi ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

\*

## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHCK



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

Ministre responsable :	Le Ministre de l'Economie
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi modifiant 1. la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine, 2. le code pénal et 3. la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

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

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

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

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

Points d'orientation  Oui  Non  
Documentation

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

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

Points d'orientation  Oui  Non  
Documentation

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

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation  Oui  Non  
Documentation

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

**4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

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

**5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

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

**6. Assurer une mobilité durable.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

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

**7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

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

**8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

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

**9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

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

**10. Garantir des finances durables.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

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

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

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ?  Oui  Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



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

### 1. Coordonnées du projet

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant 1. la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine, 2. le code pénal et 3. la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime		
Ministre:	Le Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme		
Auteur(s) :	Elisabeth Relave-Svendsen		
Téléphone :	247 84457	Courriel :	elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu
Objectif(s) du projet :			
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de la Justice		
Date :	10/02/2025		

### 2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires

**Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ?**  Oui  Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit

Promouvoir le dialogue social

Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié

Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures

S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique

Protéger le bien-être des animaux

Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel

Promouvoir la protection du patrimoine culturel

Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :

### 3. Mieux légiférer

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires

**Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :**

Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

**Destinataires du projet :**

- Entreprises / Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

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

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

Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

**Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?**

Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

**Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?**

Oui  Non

Remarques / Observations :

**Le projet contient-il une charge administrative <sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)**

Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif <sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

**a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?**

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

**b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel <sup>4</sup> ?**

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s)  
donnée(s) et/ou  
administration(s)  
s'agit-il ?

<sup>4</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. ([www.cnpd.public.lu](http://www.cnpd.public.lu))

**Le projet prévoit-il :**

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

**Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

**En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?**  Oui  Non  N.a.

Sinon, pourquoi ?

**Le projet contribue-t-il en général à une :**

- a) simplification administrative, et/ou à une  Oui  Non
- b) amélioration de la qualité réglementaire ?  Oui  Non

Remarques / Observations :

**Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?**  Oui  Non  N.a.

**Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)**  Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

**Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

#### 4. Egalité des chances

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires

**Le projet est-il :**

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

**Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

## 5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

**Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :  
<https://meco.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html>

**Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information) ?**  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :  
<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>



