

N° 7981⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative à l'enlèvement des épaves et modifiant
la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-
bation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE LA
PROTECTION DES CONSOMMATEURS ET DE L'ESPACE**

(2.2.2023)

La commission se compose de : Mme Francine CLOSENER, Président ; Mme Lydia MUTSCH, Rapporteur ; Mme Diane ADEHM, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Guy ARENDT, M. André BAULER, Mme Simone BEISSEL, M. Sven CLEMENT, M. Léon GLODEN, M. Charles MARGUE, M. Laurent MOSAR, M. Roy REDING, M. Marc SPAUTZ, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

1) ANTECEDENTS

Le projet de loi n° 7981 a été déposé le 22 mars 2022 à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre de l'Economie. Au texte gouvernemental étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, un tableau de correspondance ainsi que les fiches financière et d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis son avis le 14 avril 2022.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 28 juin 2022.

Le 7 juillet 2022, le projet de loi a été présenté à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, ci-après la « commission ». Lors de cette même réunion, la commission a examiné l'avis du Conseil d'Etat et a désigné Madame Lydia Mutsch comme rapporteur.

Le 12 juillet 2022, la commission a adressé une lettre d'amendements pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

La Chambre de Commerce a émis son avis complémentaire le 13 septembre 2022.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire le 27 septembre 2022.

Lors de sa réunion du 6 octobre 2022, la commission a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Le 11 octobre 2022, la commission a adressé une deuxième lettre d'amendement au Conseil d'Etat.

La Chambre de Commerce a émis son deuxième avis complémentaire le 26 octobre 2022.

Le Conseil d'Etat a rendu son deuxième avis complémentaire le 13 décembre 2022, avis qui a été examiné par la commission lors de sa réunion du 12 janvier 2023.

Le 2 février 2023, la commission a adopté le présent rapport.

*

2) OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi vise à opérer en droit luxembourgeois les adaptations nécessaires pour mettre en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, (ci-après « convention de Nairobi ») approuvée par le biais de la loi du 10 juin 2022, portant approbation de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Les objectifs de la convention de Nairobi

Une épave peut constituer un danger pour la navigation maritime en créant un risque de collision avec les navires en circulation. Elle peut également être une menace pour l'environnement marin en raison du risque de déversement d'hydrocarbures à bord ou de sa cargaison.

Si l'épave se situe dans les eaux territoriales d'un Etat, la loi de cet Etat est applicable à son enlèvement. En revanche, dans la zone économique exclusive (ZEE) ou à défaut, dans la zone adjacente à la mer territoriale sans qu'elle ne dépasse 200 milles marins, un vide juridique existait. L'adoption en 2007 de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves est venue combler ce vide.

Au-delà de la ZEE ou des 200 milles marins, la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, a vocation à s'appliquer.

La convention de Nairobi répond ainsi à trois objectifs :

- 1) définir les droits des Etats affectés pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE ;
- 2) mettre en place un système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit ;
- 3) obliger les propriétaires inscrits à souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir les frais de localisation, de signalisation voire d'enlèvement du navire.

Elle définit le terme épave de manière large et oblige l'armateur et le capitaine de faire un rapport à l'Etat affecté de tout incident qui aura résulté en une épave. Sur base de ce rapport et selon les critères listés par l'article 6 de la convention de Nairobi, la dangerosité de l'épave sera évaluée.

L'épave doit être localisée et marquée aux frais du propriétaire inscrit pour prévenir des accidents de navigation.

Dans le cas où l'épave constituerait un danger, le propriétaire inscrit du navire est également responsable pour son enlèvement. Il doit y procéder sous le contrôle de l'Etat affecté qui peut intervenir en cas d'urgence ou de défaillance du propriétaire inscrit. Le terme « danger » est également défini de manière large comme « toute circonstance ou menace qui :

- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation ; ou
- b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les interdits connexes d'un ou plusieurs Etats ».

Les « intérêts connexes » incluent les intérêts de l'Etat côtier « tels que :

- a) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées ;
- b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question ;
- c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore ; et
- d) les infrastructures au large et sous-marines ».

Le propriétaire inscrit du navire ne peut se dédouaner de sa responsabilité que s'il prouve que l'épave résulte d'un acte de guerre ou équivalent ou d'un événement naturel revêtant les caractéristiques de la force majeure, la faute intentionnelle d'un tiers ou d'un gouvernement ou de l'autorité responsable pour l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

Il peut également limiter sa responsabilité sur base de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (convention LLMC) sauf si une réserve a été émise sur la possibilité de limiter la responsabilité du propriétaire du navire pour l'enlèvement des épaves sur base de cette dernière convention.

Le propriétaire inscrit peut toujours engager une action récursoire contre un tiers responsable.

Il doit obligatoirement souscrire une assurance ou une garantie financière si son navire a une jauge brute supérieure ou égale à 300. Ces navires devront recevoir un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou garantie financière, émis par l'Etat du pavillon, ou par un autre Etat partie si l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la convention de Nairobi.

La convention de Nairobi est entrée en vigueur pour les Etats parties le 14 avril 2015.

Tant que le Luxembourg n'avait pas adhéré à la convention de Nairobi, les navires d'une jauge brute de plus de 300, battant pavillon luxembourgeois, devaient se procurer le certificat d'assurance auprès d'autres Etats parties. Ceci engendre des complications administratives pour les propriétaires de navires.

Le Luxembourg a approuvé la convention de Nairobi par la loi du 10 juin 2022.¹

Tel que notifié par l'Organisation maritime internationale,² le Luxembourg a adhéré à la convention de Nairobi le 5 août 2022. Ainsi, et conformément au paragraphe 2 de l'article 18 de la convention de Nairobi, ledit acte est entré en vigueur pour le Luxembourg en date du 29 octobre 2022. A partir de cette date, l'Etat luxembourgeois peut émettre lesdits certificats pour les navires arborant son pavillon.

Les modifications effectuées par le projet de loi

Sur base du présent projet de loi, le Commissaire aux affaires maritimes est désigné comme l'organe compétent pour la mise en œuvre de la convention de Nairobi. Il pourra déléguer tout ou partie de ses fonctions à des organismes habilités sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Par ailleurs, le projet de loi met en place un régime de sanctions pénales spéciales en cas d'infractions aux dispositions de la convention de Nairobi.

Enfin, il ajoute la convention de Nairobi à l'énumération faite par la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

*

3) AVIS

3.1) Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis, la Chambre de Commerce salue la loi en projet qui fixe les modalités pour la mise en œuvre pratique de la convention de Nairobi. Elle propose toutefois de préciser à quel commissaire il est fait référence.

Dans son avis complémentaire, la Chambre de Commerce approuve les amendements parlementaires.

Dans son deuxième avis complémentaire, la Chambre de Commerce n'a pas d'autres commentaires à formuler.

3.2) Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que le projet de loi ne contient aucune disposition implémentant l'obligation imposée par l'article 10 de la convention de Nairobi au propriétaire inscrit de payer les frais de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave. Par conséquent, la mise en œuvre de la convention de Nairobi est incomplète.

En ce qui concerne l'article 2, le Conseil d'Etat exprime deux oppositions formelles. Premièrement, il est souligné que les définitions de la convention s'imposent au droit national. Ainsi, les termes « sauf en cas d'indications contraires » de l'alinéa 1^{er} sont à supprimer pour contrariété à la convention de Nairobi.

1 Doc. parl. n° 7855.

2 Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Mémorial A N° 624 du 14 décembre 2022.

La deuxième opposition formelle concerne l'alinéa 2 de l'article 2. Le Conseil d'Etat rappelle que les conventions internationales ne limitent pas le propriétaire inscrit au propriétaire juridique. Par conséquent, l'alinéa en question est à supprimer.

Au niveau des articles 3 et 8, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les termes « plus brefs délais » par les termes « sans tarder » tels qu'ils figurent à la convention de Nairobi.

Il recommande par ailleurs d'omettre les articles 9 et 10, vu qu'ils reprennent des principes de droit commun.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève les deux oppositions formelles visant l'article 2.

Le Conseil d'Etat souligne par ailleurs qu'il faut prévoir une sanction pour le cas, où le propriétaire du navire n'a pas conclu de souscription d'assurance ou de garantie financière.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a aucune observation à faire.

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat et les décisions prises par la commission, il est renvoyé au commentaire des articles ci-après.

*

4) TRAVAUX EN COMMISSION ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

La commission a tenu compte des observations d'ordre légistique du Conseil d'Etat, les modifications afférentes ne seront pas commentées.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} détermine l'objet de la loi.

Initialement, cet article reprenait également la définition des navires visés par la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007 – ci-après la « convention de Nairobi ».

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a supprimé la définition reproduite par l'article 1^{er}. La convention de Nairobi définissant avec précision les navires couverts, il suffit de viser les navires, au sens de la convention de Nairobi, battant pavillon luxembourgeois.

Par la suite, cet article n'a plus suscité d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 renvoie à la convention de Nairobi pour les définitions de certaines notions employées par le présent dispositif.

Dans l'avis du Conseil d'Etat, l'article 2 du projet de loi suscite deux oppositions formelles. L'une vise le début de phrase de l'alinéa 1^{er}, l'autre l'alinéa 2. Au terme de ses développements, le Conseil d'Etat demande de faire abstraction de cet article.

La commission a toutefois considéré utile de maintenir l'article 2 afin d'indiquer au lecteur où les termes employés par ce dispositif sont définis. Tel qu'exigé par le Conseil d'Etat, elle a cependant supprimé, au niveau de l'ancien alinéa 1^{er}, le bout de phrase « sauf en cas d'indications contraires, », de même que le renvoi supplémentaire à la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Faisant droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la commission a intégralement supprimé l'ancien alinéa 2 comme étant contraire à la convention de Nairobi.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat prend acte du choix et des amendements effectués par la commission tout en signalant qu'il se voit désormais en mesure de lever ses deux oppositions formelles.

Article sans observation dans le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 met en œuvre l'obligation imposée aux Etats parties d'obliger le capitaine et l'exploitant du navire battant pavillon de leur Etat, à transmettre, sans tarder, un rapport à l'Etat affecté par un

accident de mer s'étant soldé par une épave. Ce rapport doit comporter les mentions prévues à l'article 5, paragraphe 2, de la convention de Nairobi.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, la commission a remplacé les termes « plus brefs délais » par ceux de « sans tarder », prévus par la convention de Nairobi. Ce même remplacement a été effectué au niveau de l'ancien article 8.

Afin de préciser, tel que demandé par le Conseil d'Etat, le délai dans lequel une copie du rapport est à transmettre au commissaire aux affaires maritimes, la commission a amendé l'alinéa 2 du présent article.

Article sans observation dans les avis complémentaires du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 attribue au commissaire aux affaires maritimes la compétence pour délivrer le certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière. Le commissaire pourra déléguer la vérification de la couverture à une autre institution, par exemple le Commissariat aux assurances, ou à un organisme habilité.

Le choix de délivrer ce certificat avec une traduction en anglais vise à faciliter sa compréhension dans le secteur maritime, au sein duquel l'anglais est la langue principale de travail.

Dans l'ensemble du dispositif, la commission a précisé, tel que proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations générales d'ordre légistique, le renvoi fait au « commissaire ». Au début de la deuxième phrase du paragraphe 2 du présent article, cette adaptation légistique a résulté dans un amendement d'ordre rédactionnel.

Article sans observation dans les avis complémentaires du Conseil d'Etat.

Article 5 (nouveau)

L'article 5 a été inséré par la commission afin de combler une lacune dans la mise en œuvre de la convention de Nairobi, signalée par le Conseil d'Etat.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat avait fait observer que le dispositif ne prévoit « pas de disposition visant à s'assurer du respect de l'obligation qu'impose l'article 10 de la convention de Nairobi au propriétaire inscrit de payer les frais de localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave, de sorte que la mise en œuvre de la convention de Nairobi par la loi en projet est à cet égard incomplète. ».

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat critique que l'article inséré « se limite à réitérer en droit national cette obligation précise de la convention » et que « pour en assurer la mise en œuvre, il y a lieu d'en prévoir la sanction, à l'instar du défaut de souscription d'assurance ou de garantie financière. ».

Par un amendement supplémentaire, la commission a donc reformulé le présent article, en le complétant d'une sanction calquée sur celles prévues par les articles 6 et 7.

Article sans observation dans le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 6 (ancien article 5)

L'article 6 met en œuvre les dispositions de l'article 9, paragraphe 9, de la convention de Nairobi, imposant aux Etats parties de prendre les mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, de la convention de Nairobi, relatif à l'obligation d'enlèvement de l'épave.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à paraphraser la teneur de cet article.

Article sans observation dans les avis complémentaires du Conseil d'Etat.

Article 7 (ancien article 6)

L'article 7 sanctionne le non-respect de l'obligation de la souscription de l'assurance ou de la garantie financière au sens de l'article 12 de la convention de Nairobi.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à énoncer l'objet du présent article, article qui ne donne pas non plus lieu à observation dans ses avis complémentaires.

Article 8 (ancien article 7)

L'article 8 sanctionne le défaut de fournir la preuve de l'assurance ou d'une autre garantie financière par référence à l'article 9 de la convention de Nairobi.

Dans son avis, le Conseil d'Etat remarque que l'obligation de détenir un certificat à bord qui atteste que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière n'est pas assortie d'une sanction. Partant, il s'interroge « s'il n'y pas lieu d'en prévoir une. ».

Par l'ajout d'une telle disposition, sous forme d'un paragraphe 2, la commission a corrigé cet oubli.

Article sans observation dans les avis complémentaires du Conseil d'Etat.

Article 9 (ancien article 8)

L'article 9 sanctionne l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent pas le rapport prévu par l'article 3, alinéa 1^{er}.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à deux formulations du libellé initial. Il demande, d'une part, à renvoyer non à l'article 5 de la convention de Nairobi, mais à l'article correspondant du présent dispositif et propose, d'autre part, de supprimer le terme « volontairement » comme étant superfétatoire.

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat. Elle a également remplacé les termes « plus brefs délais » par ceux de « sans tarder », et renvoie à ce sujet à son commentaire de l'article 3.

Article sans observation dans les avis complémentaires du Conseil d'Etat.

Anciens articles 9 et 10 (supprimés)

Tandis que l'article 9 du projet de loi initial précisait que des sanctions plus importantes peuvent être prononcées en cas de récidive, l'ancien article 10 entendait rappeler que les juridictions luxembourgeoises sont compétentes dans la mesure où les infractions ne sont pas commises sur le territoire luxembourgeois et que l'auteur pourrait ne pas être un ressortissant luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que ces articles se limitent à réitérer des principes de droit commun et sont dès lors superfétatoires.

Faisant droit au Conseil d'Etat, la commission a omis ces deux articles.

Article 10 (ancien article 11)

L'article 10 règle le cas de certificats délivrés par un autre Etat partie avant l'entrée en vigueur de la loi. Ceux-ci restent valables pour toute leur durée.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 11 (ancien article 12)

L'article 11 complète l'énumération de l'article unique de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Annexe

L'article 4, paragraphe 4, se réfère au modèle de certificat reproduit en annexe. Afin d'assurer la reconnaissance internationale de ce certificat, le modèle de certificat reprend celui établi par la convention de Nairobi.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

5) TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 7981 dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro- bation de certaines conventions internationales en matière maritime

Art. 1^{er}. La présente loi met en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 2. Les termes employés dans la présente loi sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 3. En application de l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, l'exploitant du navire et le capitaine, dont le navire est impliqué dans un accident de mer ayant résulté en une épave dans la zone visée à l'article 3 de ladite convention, adressent, sans tarder, le rapport décrit à l'article 5, paragraphe 2, à l'administration compétente au sein de l'État affecté. Si ce rapport a été établi par l'un des deux, l'autre est déchargé de toute responsabilité.

Une copie dudit rapport est adressée concomitamment au commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Art. 4. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doit avoir à son bord un certificat visé aux paragraphes 2 et suivants.

(2) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. Il s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6, de la Convention de Nairobi, 2007.

(3) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois peut déléguer la vérification de la couverture de l'assurance ou de la garantie financière et la délivrance du certificat d'assurance obligatoire à une institution ou un organisme habilité dans les conditions et sous les réserves mentionnées à l'article 12, paragraphe 3, de la Convention de Nairobi, 2007.

(4) Le certificat est délivré en français avec traduction en anglais et comporte les mentions obligatoires prévues à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007. Il prend la forme du modèle prévu en annexe.

(5) Une copie du certificat est conservée par le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois ou est déposée auprès de ce dernier.

Art. 5. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire inscrit d'un navire qui ne

s'acquitte pas des frais de la localisation, de la signalisation ou de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11.

Art. 6. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire inscrit qui n'enlève pas l'épave, dont il est établi qu'elle constitue un danger, selon les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 7. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'a pas souscrit l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière visées à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 8. (1) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

(2) Est puni d'une amende de 750 à 25 000 euros, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne détient pas à son bord le certificat visé à l'article 4 de la présente loi.

Art. 9. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent pas le rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, sans tarder aux autorités compétentes de l'État affecté.

Art. 10. Le certificat délivré par l'autorité compétente d'un autre État partie, conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007, avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Art. 11. Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit :

- « Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007. »

ANNEXE

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative
à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves**

***Certificate of insurance or other financial security in respect
of liability for the removal of wrecks***

Délivré conformément aux dispositions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Nom du navire <i>Name of ship</i>	Jauge brute <i>Gross tonnage</i>	Numéro ou lettres distinctifs <i>Distinctive number or letters</i>	Numéro OMI d'identification du navire <i>IMO ship identification number</i>	Port d'immatriculation <i>Port of registry</i>	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit <i>Name and full address of the principal place of business of the registered owner</i>

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type de garantie – *Type of security*

Durée de la garantie – *Duration of security*

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Nom – *Name*

Adresse – *Address*

Le présent Certificat est valable jusqu'au – *This certificate is valid until*

Délivré par le Commissaire aux affaires maritimes du Grand-Duché de Luxembourg.

Issued by the Commissioner in charge of Maritime Affairs of the Grand Duchy of Luxembourg

Fait à – *at*, le – *on*.....

.....
Le Commissaire aux affaires maritimes

Luxembourg, le 2 février 2023

Le Président
Francine CLOSENER

Le Rapporteur
Lydia MUTSCH

