

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A—N° 58

12 novembre 1990

Sommaire

REGISTRE MARITIME LUXEMBOURGEOIS

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 1. Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois | page 808 |
| Titre introductif | 808 |
| Chapitre 1 ^{er} . — Principes généraux applicables au registre (Art.1 ^{er}) | 808 |
| Chapitre 2. — Mission du Commissariat aux affaires maritimes (Art.2) | 808 |
| Chapitre 3. — Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes (Art.3) | 809 |
| Titre 1.— L'immatriculation des navires et les hypothèques | 809 |
| Chapitre 1 ^{er} . — De l'immatriculation (Art.4 à 22) | 809 |
| Chapitre 2. — Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque — Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques — Rétributions (Art.23 et 24) | 813 |
| Chapitre 3. — De la publicité des droits réels concédés sur des navires (Art.25 à 35) | 813 |
| Chapitre 4. — Des privilèges et hypothèques maritimes (Art.36 à 59) | 814 |
| Section I. — Des privilèges maritimes (Art.40 et 41) | 814 |
| Section II. — De l'hypothèque maritime (Art.42 à 53) | 815 |
| Section III. — De l'extinction des privilèges et hypothèques (Art.54 à 59) | 816 |
| Titre 2.— Les conditions de sécurité (Art.60 à 71) | 817 |
| Titre 3.— Droit du travail applicable aux gens de mer | 819 |
| Chapitre 1 ^{er} . — Le contrat de travail maritime (Art.72 à 85) | 820 |
| Chapitre 2. — Droits et obligations du marin (Art.86 à 91) | 823 |
| Chapitre 3. — Les conditions de travail et de rémunération (Art.92 à 96) | 824 |
| Chapitre 4. — Conventions collectives de travail (Art.97) | 825 |
| Chapitre 5. — Rapatriement (Art.98 à 100) | 825 |
| Chapitre 6. — Maladies et blessures des marins (Art.101) | 826 |
| Chapitre 7. — Dispositions spéciales applicables au capitaine (Art.102) | 826 |
| Chapitre 8. — Litiges entre l'armateur et le marin (Art.103) | 826 |
| Chapitre 9. — Dispositions dérogoatoires (Art.104) | 826 |
| Titre 4.— La protection sociale des gens de mer (Art.105 et 106) | 827 |
| Titre 5.— Dispositions fiscales et financières (Art.107 à 110) | 828 |
| Titre 6.— Du commerce maritime | 829 |
| Chapitre 1 ^{er} . — De l'abordage (Art.111 à 114) | 829 |
| Chapitre 2. — De l'assistance en mer (Art.115) | 830 |
| Chapitre 3. — Du transport sous connaissance (Art.116 à 118) | 830 |
| Chapitre 4. — Des avaries communes (Art.119) | 830 |
| Chapitre 5. — Dispositions abrogatoires (Art.120) | 830 |
| Titre 7.— Dispositions pénales et disciplinaires (Art.121 à 126) | 830 |
| Titre 8.— Dispositions budgétaires (Art.127) | 831 |
| Titre 9.— Entrée en vigueur (Art.128) | 831 |
| 2. Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime | 832 |

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

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;
Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés donné en première et seconde lectures les 17 juillet 1990 et 7 novembre 1990;

Avons ordonné et ordonnons:

TITRE INTRODUCTIF

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

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

Chapitre 1^{er} - Principes généraux applicables au registre

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

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

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

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

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

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

Chapitre 2 - Mission du Commissariat aux affaires maritimes

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

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

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

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

Chapitre 3 - Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

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

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

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

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

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

Les modifications et additions suivantes sont apportées à la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat :

- a) A l'article 22, section IV, le 9 est complété par la mention «le commissaire aux affaires maritimes».
- b) A l'annexe A - Classification des fonctions - rubrique I. - Administration générale au grade 17 est ajoutée la mention : «Commissariat aux affaires maritimes - commissaire du Gouvernement (IV-9;VIII)».
- c) L'annexe D - Détermination - rubrique I. - Administration générale est complétée comme suit :

Dans la carrière supérieure de l'administration, grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, est ajoutée au grade 17 la mention «commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes».

Un ou plusieurs règlements grand-ducaux régleront l'organisation et le statut du Commissariat aux affaires maritimes.

TITRE 1. — L'IMMATRICULATION DES NAVIRES ET LES HYPOTHEQUES

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

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

Chapitre 1^{er}. — De l'immatriculation

Art. 4. Doivent être immatriculés au Luxembourg tous les navires possédant la nationalité luxembourgeoise.

Possède la nationalité luxembourgeoise, tout navire au sens de l'article 8 construit ou en construction appartenant pour plus de la moitié en pleine ou en nue-propiété :

- a) à des Luxembourgeois qui ont au Grand-Duché de Luxembourg leur domicile et leur résidence habituelles;
- b) à des sociétés commerciales ayant leur principal établissement au Grand-Duché. La nationalité luxembourgeoise est réputée acquise de plein droit dès que les conditions prévues au présent paragraphe sont remplies.

Art. 5.

(1) Indépendamment des cas prévus à l'article 4, le ministre peut conférer la nationalité luxembourgeoise à un navire étranger affrété coque nue par des personnes physiques ou morales désignées à l'article 4 qui en assurent le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet en pareille hypothèse l'abandon du pavillon étranger.

(2) La nationalité luxembourgeoise est réputée acquise dès que l'autorisation du ministre est notifiée par lettre recommandée à la poste aux affrêteurs visés au présent article. La notification est faite au domicile de ceux-ci.

(3) Sur demande introduite par les personnes visées à l'article 4, propriétaires ou copropriétaires d'un navire possédant la nationalité luxembourgeoise, le ministre peut accorder l'autorisation de fréter celui-ci coque nue dans un Etat de pavillon étranger tout en conservant l'immatriculation dans le registre luxembourgeois.

Art. 6. Le navire perd la nationalité :

- a) en cas de démolition ou de perte par naufrage;
- b) lorsque les conditions prévues à l'article 4 ne sont plus réunies;
- c) lorsque, dans les cas prévus à l'article 5, paragraphe (1) le ministre retire son autorisation.

Art. 7. Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne ayant la nationalité d'un pays membre des Communautés Européennes et titulaire d'un diplôme, reconnu au Luxembourg, d'une école de navigation. Il peut être dérogé à la condition de nationalité en vertu d'une autorisation accordée par le ministre dans des cas particuliers, notamment si les besoins du commerce ou de la navigation le justifient ou bien compte tenu de l'origine des navires sollicitant l'immatriculation au registre.

Tous les diplômes des gens de mer reconnus dans un Etat membre de la CEE, seront également reconnus au Luxembourg.

Le certificat d'immatriculation ou un document annexé à ce certificat déterminera l'équipage minimum requis.

Un livre de bord sera tenu sur le navire. Un règlement ministériel précisera les indications qu'il devra contenir et les pièces qui devront lui être annexées.

Art. 8. Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Art. 9. Les navires sont meubles. Néanmoins, ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre.

Art. 10. Tout navire de nationalité luxembourgeoise construit ou en construction doit être immatriculé, sous un numéro spécial, au bureau de la conservation des hypothèques maritimes.

Art. 11.

(1) En vue de l'immatriculation du navire, les personnes visées à l'article 4, propriétaires ou affréteurs d'un navire qui acquiert la nationalité luxembourgeoise, en vertu des dispositions des articles 4 et 5, ont l'obligation de faire au conservateur des hypothèques maritimes, dans les trente jours de la date à laquelle cette nationalité est réputée acquise au navire, une déclaration d'immatriculation agréée par le commissaire aux affaires maritimes. La forme et le contenu de cette déclaration seront déterminés par règlement ministériel.

(2) La demande d'immatriculation d'un navire en construction contient les indications qui seront prévues par le règlement ministériel visé à l'alinéa précédent, dans la mesure où elles peuvent être fournies.

Dans les trente jours de l'achèvement du navire, les indications sont complétées à la diligence des intéressés et le certificat de jaugeage est produit en même temps qu'un duplicata est produit.

(3) Si plusieurs personnes physiques ou morales ont sur le navire des droits en propriété ou en usufruit, la déclaration indique la nature et la quotité de celles-ci et donne pour chacune d'elles les indications prévues.

(4) La déclaration doit être accompagnée des documents suivants :

a) la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales, propriétaires ou copropriétaires.

Lorsque par application du présent article des actes d'une société commerciale doivent être produits au conservateur des hypothèques maritimes, ceux-ci peuvent être remplacés par un exemplaire du recueil spécial du Mémorial, dans lequel ils ont été publiés. Cette disposition n'est toutefois pas applicable aux statuts ni aux actes modifiant ces statuts, qui n'ont été publiés que par extrait.

La preuve de la nationalité luxembourgeoise consiste soit dans la présentation de la carte d'identité lorsque le propriétaire ou tous les copropriétaires se rendent en personne au bureau du conservateur des hypothèques maritimes, soit, à défaut de cette présentation, dans la production d'un certificat délivré par l'administration de la commune où le propriétaire ou les copropriétaires sont domiciliés.

Lorsque la carte d'identité est présentée, le conservateur, après vérification, en fait mention dans le registre matricule.

b) l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, si cet acte est sous seing privé, ou une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique doit être jointe et reste déposée au bureau du conservateur des hypothèques maritimes;

c) le certificat de jaugeage ainsi qu'un duplicata qui reste déposé au bureau;

d) le cas échéant, une déclaration de l'autorité compétente du pays où le navire a été immatriculé ou enregistré en dernier lieu, relative à l'état hypothécaire du navire et indiquant le dernier propriétaire inscrit;

e) le cas échéant une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé en dernier lieu.

Tant que cette attestation fait défaut, l'immatriculation au registre maritime luxembourgeois portera une mention indiquant que les effets des inscriptions sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée.

(5) En cas d'affrètement coque nue dont question à l'article 5 ci-dessus, la déclaration présentée par l'affréteur doit être accompagnée des documents suivants en dehors de ceux prévus aux litt. c) et d) du paragraphe (4) :

- a) la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales qui ont affrété le navire; les dispositions du paragraphe (4) quant à la production des actes d'une société commerciale sont applicables ;
- b) un questionnaire dont la forme et le contenu seront déterminés par le ministre. Le questionnaire sera rempli, daté et signé par l'affréteur ;
- c) une copie certifiée conforme par un notaire luxembourgeois de la charte-partie sous coque nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement;
 - toute modification ultérieure aux conditions d'affrètement devra être notifiée au bureau d'immatriculation endéans les trente jours de sa prise d'effets ;
- d) un certificat officiel délivré par l'Etat de pavillon étranger constatant la propriété du navire et toute charge financière qui le grève le cas échéant;
- e) une copie certifiée conforme par un notaire luxembourgeois du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation sous coque nue du navire à Luxembourg;
- f) une preuve écrite émanant de l'Etat de pavillon précédent, constatant la suspension de l'autorisation de battre son pavillon national pour la période pendant laquelle le navire sera affrété sous coque nue à Luxembourg;
- g) un engagement exprès de l'affréteur que :
 - 1° le navire battra exclusivement pavillon luxembourgeois et affichera «Luxembourg» comme port d'attache aussi longtemps que le navire sera exploité sous affrètement coque nue;
 - 2° l'affréteur informera le bureau de la conservation des hypothèques maritimes lorsque l'affrètement coque nue a pris fin pour quelque raison que ce soit ou lorsqu'un Etat de pavillon tiers a accordé le droit de battre son pavillon au navire;
 - 3° la remise de tous les certificats délivrés par les autorités luxembourgeoises se fera endéans les trente jours à partir du moment où la charte-partie d'affrètement viendra à terme ou à partir de la révocation de l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 12.

- (1) En cas de frètement coque nue dont question au dernier alinéa de l'article 5 ci-dessus, la déclaration présentée par le propriétaire du navire dans les trente jours de la date de l'autorisation du ministre indiquera :
 - a) le nom, le type et le numéro d'immatriculation du navire;
 - b) les nom, adresse;
 - c) une copie de la charte-partie.
- (2) La déclaration sera accompagnée des documents suivants:
 - a) une copie de la décision du ministre accordant l'autorisation de fréter coque nue;
 - b) une copie certifiée conforme par un notaire luxembourgeois de la charte-partie coque nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement;
 - c) un extrait du registre matricule délivré par le conservateur des hypothèques maritimes constatant la propriété du navire et les hypothèques inscrites;
 - d) une copie certifiée conforme par un notaire luxembourgeois du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation du navire coque nue dans un Etat de pavillon étranger;
 - e) un engagement formel du propriétaire :
 - 1° de remettre au conservateur des hypothèques maritimes endéans les deux mois de l'autorisation de frètement, respectivement endéans un mois après le commencement de ce frètement, tout certificat d'immatriculation antérieurement délivré;
 - 2° d'informer le conservateur que la charte-partie de frètement coque nue est venue à terme, pour quelque raison que ce soit et que le propriétaire a repris le navire en charge;
 - f) une convention écrite entre le propriétaire et l'affréteur, stipulant expressément :
 - 1° la renonciation à battre pavillon luxembourgeois et à afficher «Luxembourg» comme port d'attache pendant toute la durée que le navire se trouvera en frètement coque nue;
 - que dès que le frètement coque nue sera venu à terme et que le navire aura été remis à la disposition du propriétaire, il sera assujéti, à nouveau, exclusivement à la législation maritime luxembourgeoise et battra pavillon luxembourgeois en affichant «Luxembourg» comme port d'attache ;
 - 2° le maintien le plus strict de toutes les normes de sécurité technique et sociale imposées par la législation maritime luxembourgeoise, ou par les conventions internationales ratifiées par le Luxembourg pendant toute la durée du frètement;
 - 3° la suspension temporaire de tous les endossements pour homologation des certificats de bord, estampillés sous l'autorité du Luxembourg; la remise en vigueur de ces endossements à l'expiration du frètement sera effectuée par le bureau de contrôle technique maritime du Luxembourg par l'apposition d'un nouveau tampon après inspection de routine par le délégué de la société de classification au port où le frètement coque nue prend fin;

- 4° que s'il se produit en cours du frètement coque nue un accident majeur, résultant en la perte du navire, en de sérieux dégâts à des biens ou à l'environnement, le propriétaire et l'affrèteur garantissent pleine coopération pour faciliter aux experts désignés par le commissaire aux affaires maritimes les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires;
- 5° que toute modification ou ajout ultérieurs à la convention initiale entre parties ainsi que tout sous-affrètement subséquent devront être notifiés au conservateur des hypothèques maritimes avec indication quant à leur incidence sur la teneur de la convention de base. Ces modifications et/ou ajouts seront également sujets au consentement par écrit de la part des créanciers privilégiés ou hypothécaires dont les intérêts sont en cause.

Tout manquement aux obligations imposées sub e) 1° à 5° ci-dessus entraînera le retrait du certificat provisoire.

Art. 13.

- (1) Les personnes visées à l'article 4, qui acquièrent dans les conditions y fixées un navire possédant déjà la nationalité luxembourgeoise, sont tenues de faire la déclaration en vue de l'immatriculation conformément à l'article 11 paragraphes (1) et (2).

Toutefois, lorsque le propriétaire précédent ou un des copropriétaires précédents a déjà joint à la notification, à laquelle il est astreint en vertu de l'article 18, les documents justificatifs de cette notification, les personnes susmentionnées ne doivent plus les produire au conservateur des hypothèques maritimes. Dans ce cas, un renvoi aux documents antérieurement déposés suffit.

- (2) Pour l'application de l'article 18, les personnes visées au paragraphe 1^{er} qui ont acquis un navire de nationalité luxembourgeoise, sont considérées, en cas de transfert ultérieur comme déclarants.

Art. 14. L'obligation de faire une déclaration ou une notification ou l'obligation de produire des documents, imposée aux sociétés commerciales, propriétaires ou copropriétaires d'un navire, par les articles 11 et 19 incombe aux associés, administrateurs ou gérants responsables ou aux membres des organes responsables pour lesdites sociétés.

Art. 15. Après avoir obtenu toutes les informations nécessaires, le conservateur transmet au commissaire aux affaires maritimes le certificat d'immatriculation, dont la forme et le contenu seront agréés par le Ministre. Le commissaire peut délivrer des duplicata de ce certificat à charge de les désigner comme tels et de faire mention de leur délivrance sur le certificat. En cas d'immatriculation d'un navire en construction, un certificat provisoire sera délivré qui sera complété après l'achèvement du navire.

Après vérifications, le commissaire aux affaires maritimes délivre le certificat d'immatriculation au propriétaire.

Art. 16. En cas d'immatriculation d'un navire affrété coque nue dans les conditions du paragraphe 1^{er} de l'article 5, le conservateur transmet au commissaire aux affaires maritimes un certificat d'immatriculation provisoire valable pendant la durée de l'affrètement coque nue mais pendant deux années au plus, portant le numéro d'immatriculation du registre matricule étranger dont émane le navire.

La validité de ce certificat provisoire pourra être prolongée pour de nouvelles périodes de deux ans pour autant que toutes les conditions prévues à l'article 11 sont observées.

Dans aucun cas le certificat ne restera valable au-delà du terme de l'affrètement coque nue du navire.

Après vérifications, le commissaire aux affaires maritimes délivre le certificat d'immatriculation provisoire à l'affrèteur.

Art. 17. En cas de frètement d'un navire dans les conditions du paragraphe 3 de l'article 5, le conservateur transmet au commissaire aux affaires maritimes un certificat d'immatriculation provisoire, valable pendant la durée du frètement coque nue mais pendant deux années au plus portant la mention suivante :

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

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

Ce certificat d'immatriculation provisoire est renouvelable par périodes de deux ans au plus, sans que toutefois sa durée de validité ne puisse dépasser le terme du frètement coque nue.

Après vérifications, le commissaire aux affaires maritimes délivre le certificat d'immatriculation provisoire au propriétaire.

Art. 18. Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes de l'article 11, la déclaration et les documents produits aux fins de l'immatriculation doit, en vue de son inscription au registre matricule, être notifié dans les trente jours de sa survenance au Commissaire aux affaires maritimes par les déclarants. En cas de décès du déclarant ou des déclarants, la susdite obligation incombe aux héritiers ou légataires, le délai de trente jours prenant toutefois cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans cet article.

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

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

Art. 19. Tout navire doit être muni d'un certificat de jaugeage valable, c'est-à-dire conforme aux prescriptions de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Art. 20. L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé au Grand-Duché est tenue pour nulle aussi longtemps que l'immatriculation au Grand-Duché n'a pas été radiée.

Art. 21.

- (1) La perte de la nationalité luxembourgeoise entraîne la radiation d'office de l'immatriculation. Toutefois, la radiation laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui grèvent le navire et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.
- (2) Aucune radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques maritimes et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à la poste, qui peut être adressée au domicile élu de l'inscrit.

Art. 22.

- (1) Dans les cas où le navire perd sa nationalité luxembourgeoise à la suite d'un événement autre que le retrait de l'autorisation ministérielle, cet événement est, dans les trente jours à compter de la date où il a été connu, notifié au Commissaire aux affaires maritimes par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé.

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

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

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

Art. 23. Tous actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire construit ou en construction sont exempts des droits proportionnels d'enregistrement et de transcription.

Les dispositions légales régissant le droit d'inscription hypothécaire restent applicables.

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

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

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

Les rétributions à prélever pour l'immatriculation ou la prorogation de l'immatriculation se composent d'une taxe de base annuelle qui ne pourra être inférieure à 1000 ECUS ni supérieure à 3000 ECUS et d'une taxe de première immatriculation ou taxe annuelle qui ne pourra être inférieure à 0,25 ECU ni supérieure à 1,25 ECUS par tonne.

Chapitre 3 - De la publicité des droits réels concédés sur des navires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 4 - Des privilèges et hypothèques maritimes

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

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

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

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

Section I - Des privilèges maritimes

Art. 40.

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

- a) Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;
- b) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;

- c) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;
 - d) Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;
 - e) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.
- (2) Les accessoires du navire et du fret visés sous (1) ci-dessus s'entendent :
- a) Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;
 - b) Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;
 - c) Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées aux capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

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

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

Art. 41.

- (1) Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au paragraphe 1er de l'article 40 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.
- Les créances visées aux nos c) et e) sous (1) de l'article 40, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.
- Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.
- (2) Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.
- Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.
- (3) En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.
- (4) Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.
- (5) Les dispositions de l'article 40 ci-dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrèteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Section II - De l'hypothèque maritime

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

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

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

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

L'article 2131 du code civil est applicable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'article 2152 du code civil est applicable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section III - De l'extinction des privilèges et hypothèques

Art. 54. Les privilèges et hypothèques s'éteignent :

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

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

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

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

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

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

- a) que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 25;
- b) que l'aliénation soit publiée au Mémorial et à deux reprises et à huit jours d'intervalle dans la presse maritime;
- c) qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE 2 - LES CONDITIONS DE SECURITE

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

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

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

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

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

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

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

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

Tout navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou toute autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969.

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

Le certificat doit être annexé au document de bord.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 70.

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

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

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

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

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

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

- a) si le navire ou le bâtiment n'est pas muni des certificats requis en cours de validité;
- b) si dans le cas prévu à l'article 67, la surveillance effectuée a révélé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises;
- c) s'il existe des présomptions que la non-observation des conditions prévues à l'article 64 compromet la sécurité de l'équipage ou des passagers. L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales et réglementaires.

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

TITRE 3 - DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER

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

- La Convention no 53 concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marchande, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur les brevets de capacités des officiers, 1936.

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

Chapitre 1^{er} - Le contrat de travail maritime

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

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

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

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

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

Le certificat doit attester notamment :

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

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

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

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

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

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

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

Art. 77.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 78.

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

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

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

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

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

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

Art. 79.

- (1) Le contrat de travail maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat par le capitaine ou par le marin, sous condition que le délai de préavis soit observé.
- (2) La notification de la résiliation du contrat de travail maritime par le capitaine ou par le marin peut être effectuée dans un port de chargement ou de déchargement du navire par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ou par le capitaine, par une déclaration verbale mentionnée au journal de bord, faite en présence de deux témoins qui signent le journal de bord ou, le cas échéant, par lettre recommandée à la poste.

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

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

- (3) En cas de notification de la résiliation à l'initiative du capitaine ou du marin, le contrat de travail maritime prend fin :
 - à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à 3 mois;
 - à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus comprise entre 3 mois et moins de 3 ans;
 - à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de 3 ans au moins.

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

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

Art. 80.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 82.

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

1. s'il apparaît que le membre de l'équipage est inapte au service pour lequel il s'est engagé et ce pour des raisons existant avant l'engagement, à moins que celles-ci n'aient été connues de l'armateur ou auraient dû raisonnablement l'être;
2. si le membre de l'équipage est atteint d'une maladie transmissible qui peut être dangereuse pour d'autres personnes à bord ou s'il omet de déclarer qu'il est porteur de germes de la fièvre typhoïde ou d'une fièvre paratyphoïde;

3. s'il se rend coupable de fautes répétées particulièrement graves dans le service;
4. s'il se rend coupable d'un fait disciplinaire ou pénal rendant sa présence à bord indésirable;
5. s'il commet un acte qui le rend incapable de travailler.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 2 - Droits et obligations du marin

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

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

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

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

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

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

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

Art. 91.

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

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

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

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

Chapitre 3.- Les conditions de travail et de rémunération

Art. 92.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 95.

- (1) Les gages du salarié servant à bord d'un navire sont fixés au mois.
- (2) Les gages sont payables au membre de l'équipage pendant tout le temps qui est nécessaire pour se rendre au lieu où il doit prendre son service.
- (3) Les gages sont exigibles à l'expiration du contrat de travail maritime ou après débarquement du marin.

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 4 - Conventions collectives de travail

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

Chapitre 5 - Rapatriement

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

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

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

Art. 100.

- (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides; le transport aérien constituera le mode normal de transport.
- (2) Les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur. Le commissaire aux affaires maritimes peut exiger de l'armateur le payement d'une caution ayant pour objet de couvrir une partie ou l'ensemble des frais de rapatriement.

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

- (3) Les frais à la charge de l'armateur doivent inclure
 - le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement;
 - le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

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

Chapitre 6 - Maladies et blessures des marins

Art. 101.

- (1) Le marin est payé de ses gages et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué.
- (2) Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri, lorsque la blessure du marin est consolidée ou lorsque le marin est rapatrié au port d'embarquement ou au port le plus proche de sa résidence habituelle.
- (3) Le marin est laissé à terre quand le médecin du bord ou tout autre médecin déclare que l'état du malade exige son débarquement et, si son état le requiert, son hospitalisation.
- (4) Les dispositions du présent article ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure sont imputables à une faute grave du marin.
- (5) Les gages du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

Chapitre 7 - Dispositions spéciales applicables au capitaine

Art. 102.

1. Les dispositions du Titre 3 de la présente loi sont applicables au capitaine sauf celles qui sont déterminées par règlement grand-ducal; le même règlement peut fixer, le cas échéant, des règles particulières applicables au capitaine.
2. L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages et intérêts conformément aux dispositions de l'article 80 en cas de licenciement abusif.
3. Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, sous peine de dommages et intérêts envers l'armateur.

Chapitre 8 - Litiges entre l'armateur et le marin

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

Chapitre 9 - Dispositions dérogatoires

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

1. la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail;
2. la loi modifiée du 7 juin 1937 ayant pour objet la réforme de la loi du 31 octobre 1919 portant règlement légal du louage de service des employés privés;
3. la loi du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée du travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie;
4. la loi modifiée du 22 avril 1966 portant réglementation uniforme du congé annuel payé des salariés du secteur privé;
5. la loi modifiée du 3 juillet 1975 concernant la protection de la maternité de la femme au travail;
2. la modification de l'article 13 du code des assurances sociales;
6. la loi du 12 mai 1975 portant généralisation de l'échelle mobile des salaires et traitements;
7. l'article 4 in fine de la loi du 12 juin 1965 concernant les conventions collectives de travail;
8. l'article 19 de la loi modifiée du 24 décembre 1977 autorisant le Gouvernement à prendre les mesures destinées à stimuler la croissance économique et à maintenir le plein emploi;
9. la loi du 12 juillet 1895 concernant le paiement des salaires des ouvriers;
10. la loi du 1^{er} août 1988 concernant le repos hebdomadaire des employés et ouvriers à l'exception de son article 7;
11. la loi du 2 mars 1982 concernant les licenciements collectifs;
12. la loi modifiée du 18 mai 1979 portant réforme des délégations du personnel;
13. la loi modifiée du 6 mai 1974 instituant des comités mixtes dans les entreprises du secteur privé et organisant la représentation des salariés dans les sociétés anonymes;
14. la loi du 28 mars 1987 sur la préretraite;
15. la loi du 26 juillet 1975 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures destinées à prévenir des licenciements pour des causes conjoncturelles et à assurer le maintien de l'emploi;
16. la loi du 10 avril 1976 portant réforme de la réglementation des jours fériés légaux.

TITRE 4 - LA PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER

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

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

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

- a) L'article 1^{er} sub 1) est complété par les termes «et les gens de mer luxembourgeois ou ressortissants d'un pays avec lequel le Luxembourg est lié par un instrument bi- ou multilatéral de sécurité sociale ou résidants au Luxembourg occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois».
- b) Après l'alinéa 9 de l'article 8 il est inséré un alinéa 10 nouveau ayant la teneur suivante :
 «Le droit aux prestations en nature des gens de mer visés à l'article 1^{er} est suspendu tant et pour autant que l'armateur est obligé d'en assumer la charge conformément à l'article 101 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois».
 Les alinéas 10 à 13 actuels deviennent les alinéas 11 à 14 nouveaux.
- c) L'alinéa 1 de l'article 93 prend la teneur suivante :
 «**Art. 93.-** Sont assurés contre les accidents professionnels sous condition d'être occupés dans une des entreprises ou d'exercer une des professions ou activités visées à l'article 85, les ouvriers, aides, compagnons, apprentis, domestiques, employés de bureau, employés d'exploitation, contre-maîtres, employés techniques et les gens de mer luxembourgeois ou ressortissants d'un pays avec lequel le Luxembourg est lié par un instrument bi- ou multilatéral de sécurité sociale ou résidants au Luxembourg occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois jusqu'à concurrence d'un montant égal au quadruple du salaire social minimum prévu pour un travailleur non qualifié, âgé de dix-huit ans au moins.»
- d) Après l'alinéa 4 de l'article 97 il est inséré un alinéa 5 nouveau ayant la teneur suivante :
 «Le droit aux prestations en nature des gens de mer visés à l'article 93 est suspendu tant et pour autant que l'armateur est obligé d'en assumer la charge conformément à l'article 101 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois».
 Les alinéas 5 à 11 actuels deviennent les alinéas 6 à 12 nouveaux.
- e) L'article 170 est complété par un alinéa 2 nouveau de la teneur suivante:
 «Est assimilée à une activité au Grand-Duché de Luxembourg, l'activité exercée en qualité de gens de mer sur un navire battant pavillon luxembourgeois par des ressortissants luxembourgeois ou d'un pays avec lequel le Luxembourg est lié par un instrument bi- ou multilatéral de sécurité sociale ou par des personnes résidant au Luxembourg».
- f) L'alinéa 2 de l'article 335 est remplacé par le texte suivant :
 «Les personnes physiques et morales peuvent, au moment d'engager du personnel assujetti à la sécurité sociale, être tenues par le comité-directeur du centre soit au dépôt d'un cautionnement soit à la présentation d'une garantie bancaire servant à garantir l'exécution de leurs obligations légales et réglementaires. Le montant de la garantie à fournir correspond à la somme présumée de six mensualités de cotisations sans toutefois être inférieur à cent mille francs. Ce montant peut être adapté tous les six mois. Le dépôt du cautionnement s'opère dans les conditions de la loi du 12 février 1872 et de l'arrêté grand-ducal du 9 juillet 1945 relatif aux consignations.
 La garantie bancaire exigible sur première demande du centre doit être fournie par une banque agréée au Grand-Duché de Luxembourg.
 La libération soit des sommes consignées soit de la garantie bancaire s'effectue sur décision coulée en force à prendre par le comité-directeur du centre au moment de la cessation des activités de l'employeur et notamment en cas de liquidation de faillite ou de gestion contrôlée d'une entreprise. Le cautionnement y compris les intérêts est liquidé au profit du centre jusqu'à concurrence de ses créances.»
- g) Il est ajouté un nouvel article libellé comme suit :
 «**Article 340.-** Un règlement grand-ducal peut prévoir des dispositions dérogatoires pour les gens de mer en ce qui concerne les modalités administratives relatives à l'affiliation, la perception des cotisations et le service des prestations.»
- h) Il est ajouté un alinéa 4 nouveau à l'article premier de la loi du 29 août 1951 concernant l'assurance-maladie des fonctionnaires et employés dont la teneur est la suivante :
 «Sont également considérés comme employés privés aux termes du point 9 de l'alinéa 1^{er} du présent article, les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois et y exerçant des fonctions de surveillance et de contrôle comportant la responsabilité au point de vue technique et économique, du travail d'autres personnes, sans participation prépondérante au travail manuel.»

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

- 1) *En cas de maladie,*
 - a) des soins de santé, comprenant les actes et fournitures médicaux et médico-dentaires, les médicaments et spécialités pharmaceutiques et l'hospitalisation dans une mesure suffisante et appropriée pendant toute la durée de l'état morbide. La participation aux frais ne peut dépasser vingt pour cent;
 - b) des indemnités de maladie au moins égales à soixante pour cent du revenu antérieur pendant toute la durée de l'incapacité de travail mais au maximum jusqu'à concurrence de cinquante-deux semaines.
Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à un mois.
- 2) En cas de chômage des prestations au moins égales à quarante-cinq pour cent du revenu antérieur pendant au moins treize semaines au cours d'une période de douze mois.
Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois.
- 3) En cas de vieillesse, des prestations au moins égales à 1,5 pour cent des revenus par année d'assurance. L'âge requis pour l'obtention de la prestation ne peut dépasser soixante-cinq ans.
Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à une année.
- 4) En cas d'invalidité les prestations correspondant à celles prévues en cas de vieillesse majorées de 1,5 pour cent de la moyenne des revenus assurés antérieurement à l'échéance du risque pour chaque année se situant entre l'année de la survenance de l'invalidité et celle où l'intéressé atteint l'âge de 55 ans.
Doit être considéré comme invalide celui qui par suite de maladie ou d'infirmité ne peut plus exercer l'activité assurée, à moins que l'intéressé ne puisse exercer une autre activité correspondant à ses forces et aptitudes, auquel cas l'assurance doit garantir par des moyens appropriés la réadaptation des intéressés.
Le bénéfice des prestations ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois. Les prestations doivent être versées tant que l'intéressé est par suite de l'invalidité, incapable de gagner sa vie.
- 5) En cas de décès de l'assuré, les prestations doivent correspondre à soixante pour cent de la pension de vieillesse ou d'invalidité à laquelle aurait pu prétendre l'assuré pour le conjoint survivant et à vingt pour cent pour chaque enfant à charge de l'assuré âgé de moins de dix-huit ans, sans que le total des prestations ne puisse dépasser le montant qui serait revenu à l'assuré.
Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois.
- 6) En cas d'accident de travail ou de maladie professionnelle, les prestations doivent comprendre les soins de santé, tels que prévus au numéro 1) a) ainsi qu'une rente viagère correspondant au moins à cinquante pour cent du revenu antérieur en cas d'incapacité totale; en cas d'incapacité partielle la rente correspond à une fraction de la rente prévue en cas d'incapacité totale dépendant du degré de capacité conservé.
En cas de décès de l'assuré par suite de l'accident du travail ou de la maladie professionnelle, les prestations doivent correspondre à soixante pour cent de la rente prévue en cas d'incapacité totale pour le conjoint survivant et à vingt pour cent pour chaque enfant à charge de l'assuré âgé de moins de dix-huit ans, sans que le total des prestations ne puisse dépasser le montant de la rente qui serait revenue à l'assuré. Aucune condition de stage ni de participation de l'assuré aux frais des soins de santé ne peut être requise.
- 7) *En cas de maternité,*
 - a) des prestations en nature doivent comprendre les soins prénatals, les soins pendant l'accouchement et les soins postnatals donnés soit par un médecin, soit par une sage-femme diplômée ainsi que les fournitures pharmaceutiques et l'hospitalisation; les prestations prévues ne peuvent pas comporter une participation aux frais;
 - b) des indemnités pécuniaires calculées de la même façon que celles prévues au numéro 1) b) pendant la durée du congé de maternité qui ne peut être inférieur à huit semaines avant l'accouchement et à huit semaines après l'accouchement, ce dernier délai étant prolongé de quatre semaines en cas d'allaitement ou d'accouchement prématuré ou multiple. Le bénéfice des indemnités pécuniaires peut être subordonné à un stage d'assurance ne dépassant pas six mois dans l'année précédant l'accouchement.

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

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

TITRE 5 - DISPOSITIONS FISCALES ET FINANCIERES

Art. 107. Pour les besoins de l'application des dispositions de l'article 152bis de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, la condition posée par la deuxième phrase du paragraphe premier ne doit pas être remplie dans le chef des entreprises de navigation maritime battant pavillon luxembourgeois.

Art. 108. Les dispositions de la loi du 1^{er} décembre 1936 concernant l'impôt commercial communal, telle qu'elle a été modifiée par la suite, ne s'appliquent pas au revenu tiré de l'exploitation et de la location de navires utilisés en trafic international et battant pavillon luxembourgeois ni au capital investi dans ces navires.

Art. 109.

- (1) Sous les conditions ci-après et par dérogation à l'article 157, alinéas 3 à 6 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, un règlement grand-ducal pourra prévoir l'imposition forfaitaire des revenus provenant d'une occupation salariée exercée par des contribuables non résidents à bord d'un navire exploité en trafic international et battant pavillon luxembourgeois.

- (2) Le taux de l'imposition forfaitaire, qui pourra varier avec l'importance du revenu, ne peut pas être inférieur à 8 % sans dépasser 10%.
- (3) Le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 1^{er} pourra également prévoir
 - a) que les taux d'imposition prévus à l'alinéa 2 s'appliquent, par dérogation aux dispositions d'établissement du revenu imposable, du tarif de l'impôt et de la classe d'impôt, au montant brut des rémunérations diminué, le cas échéant, d'un abattement pouvant varier avec l'importance du revenu;
 - b) que la retenue d'impôt, non régularisée suivant l'article 145 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, vaut imposition définitive et que les revenus imposés forfaitairement ne donnent pas lieu à imposition par voie d'assiette;
 - c) que la retenue d'impôt forfaitaire peut être perçue, le cas échéant, par dérogation aux dispositions des articles 136 et 137 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu et aux dispositions d'exécution des articles en question.

Art. 110.

- (1) Sous réserve des dispositions prévues aux alinéas 2 et 3 ci-après, les articles 53 et 54 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu sont applicables aux navires exploités en trafic international et battant pavillon luxembourgeois.
- (2) Pour les besoins de l'application des articles 53 et 54 visés à l'alinéa 1^{er}, les navires sont censés faire partie de l'actif net investi dans un établissement stable indigène.
- (3) La plus-value dégagée ne peut être réinvestie que dans un navire exploité en trafic international et battant pavillon luxembourgeois.

TITRE 6 - DU COMMERCE MARITIME

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

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

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

Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968 (Bruxelles, 21 décembre 1979).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926.

Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926, (Bruxelles, 24 mai 1934).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature, Bruxelles, 10 octobre 1957.

Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 (Bruxelles, 21 décembre 1979).
- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974) et Protocole portant modification de la Convention (Londres, 19 novembre 1976), (PAL Prot 1976).

Chapitre 1^{er} - De l'abordage

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

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

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

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

Chapitre 2 - De l'assistance en mer

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

Chapitre 3 - Du transport sous connaissance

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

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

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

Chapitre 4 - Des avaries communes

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

Chapitre 5 - Dispositions abrogatoires

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

TITRE 7 - DISPOSITIONS PENALES ET DISCIPLINAIRES

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

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

Art. 121. Les infractions commises à bord d'un navire luxembourgeois sont réputées commises sur le territoire du Grand-Duché et relèvent de la compétence du tribunal d'arrondissement de Luxembourg.

Pourra être poursuivie au Luxembourg toute personne se trouvant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui se sera rendue coupable d'infractions prévues par les lois luxembourgeoises.

Aucune poursuite ne peut être exercée 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. 122. 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.

Art. 123. Lorsqu'un crime ou délit aura été commis pendant le voyage, le capitaine assisté de l'officier qui aura fait rapport, procédera aussitôt à une instruction sommaire et préparatoire et recevra les dépositions des témoins.

Il sera dressé procès-verbal du tout, signé par le capitaine et officier déclarant, et mention en sera faite sur le livre de bord.

Le procès-verbal ainsi dressé fera foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 124. Dans le cas visé à l'article qui précède le capitaine en informera sans délai le commissaire aux affaires maritimes qui saisira le Procureur d'Etat.

Toute personne ayant commis un crime ou délit sera retenue à bord en attendant les instructions du Procureur d'Etat.

Art. 125. L'infraction aux obligations d'inscription prévues aux articles 7, 11 paragraphe (1) à (5), et aux articles 18 et 19 de la présente loi est punie d'une amende de 2.501 à 100.000 francs.

Art. 126. Les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementations du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 2.501 à 150.000 francs. Est puni des mêmes peines l'armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions susindiquées. Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues par le titre 2, et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution, sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 30.000 à 1.000.000 de francs, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

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

Les personnes physiques ou morales dont les navires sont immatriculés au registre peuvent également être frappées par le ministre d'une amende d'ordre qui ne peut pas dépasser 100.000 francs pour toutes infractions aux dispositions des titres 1 et 2.

TITRE 8 - DISPOSITIONS BUDGETAIRES

Art. 127. La loi du 22 décembre 1989 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1990 est modifiée par l'ajout de la section 23.8 intitulée «Commissariat aux affaires maritimes». Cette section comprend les articles suivants dont la dotation se fera comme suit:

| | | |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 23.8.11.00 | Traitement des fonctionnaires | 2.020.000 |
| | Détail : | |
| | 1 commissaire aux affaires maritimes | 1.950.000 |
| | Cotisations sociales (part de l'Etat) | 70.000 |
| 23.8.11.01 | Indemnités des employés | 926.000 |
| | Détail : | |
| | 1 secrétaire de direction | 820.000 |
| | Cotisations sociales (part de l'Etat) | 106.000 |
| 23.8.11.02 | Indemnités des ouvriers | 10.000 |
| 23.8.12.00 | Frais courants de fonctionnement : | 3.500.000 |
| | frais de bureau et dépenses diverses (sans distinction d'exercices) | |
| 23.8.12.01 | Frais d'avocats, d'experts et d'études (crédit non limitatif) | 3.500.000 |
| 23.8.12.02 | Loyers et charges locatives accessoires (crédit non limitatif et sans distinction d'exercices) | 10.000 |
| 23.8.12.03 | Frais de publication, de publicité, de sensibilisation et d'information | 2.000.000 |
| 23.8.74.00 | Acquisition de machines de bureau | 2.500.000 |

Les engagements des employés et ouvriers aux postes nouveaux créés par la présente loi se font par dérogation à l'article 13 de la loi du 22 décembre 1989 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi à l'article 13.

TITRE 9 - ENTREE EN VIGUEUR

Art. 128. La présente loi entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa publication au Mémorial.

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

*Le Premier Ministre,
Ministre d'Etat,
Ministre du Trésor,
Jacques Santer*

*Le Ministre des Transports,
Ministre de l'Economie,
Robert Goebbels*

*Le Ministre des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur et de la Coopération,
Jacques F. Poos*

*Le Ministre du Travail,
Ministre des Finances,
Jean-Claude Juncker*

*Le Ministre de la Justice,
Ministre de la Fonction Publique,
Marc Fischbach*

*Le Ministre de la Sécurité Sociale,
Ministre de la Santé,
Johny Lahure*

Château de Berg, le 9 novembre 1990.
Jean

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

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés donné en première et seconde lectures les 17 juillet 1990 et 7 novembre 1990;

Avons ordonné et ordonnons:

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).
- 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).
- 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).
- 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).

2) Conventions du Comité maritime international (CMI)

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et Protocole de signature, Bruxelles, 25 août 1924 «Règles de La Haye».
Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Bruxelles, 23 février 1968) «Règles de Visby».
Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, (Bruxelles, 21 décembre 1979).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 10 avril 1926.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926.
Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, Bruxelles, 10 avril 1926, (Bruxelles, 24 mai 1934).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.
- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature, Bruxelles, 10 octobre 1957.
Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 (Bruxelles, 21 décembre 1979).
- Convention 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 58 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime (révisée en 1936) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936;
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.

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

*Le Premier Ministre,
Ministre d'Etat,
Ministre du Trésor,
Jacques Santer*

Château de Berg, le 9 novembre 1990.
Jean

*Le Ministre des Transports,
Ministre de l'Economie,
Robert Goebbels*

*Le Ministre des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur et de la Coopération,
Jacques F. Poos*

*Le Ministre du Travail,
Ministre des Finances,
Jean-Claude Juncker*

*Le Ministre de la Justice,
Ministre de la Fonction Publique,
Marc Fischbach*

*Le Ministre de la Sécurité Sociale,
Ministre de la Santé,
Johny Lahure*

Doc. parl. 3296A; sess. ord. (1988-1989), 1989-1990 et 1990-1991.

ANNEXES

(Les textes des conventions et protocoles mentionnés ci-dessus sont reproduits au Mémorial A, Annexes spéciales «Registre maritime luxembourgeois» du 12 novembre 1990)
