



Projet de loi sur la sécurité maritime

I.	Exposé des motifs	p. 2-4
II.	Texte du projet de loi	p. 5-21
III.	Commentaire des articles	p. 22-37
IV.	Tableau de correspondance	p. 38
V.	Fiche financière	p. 38



I. Exposé des motifs

Le présent projet de loi transpose dans la législation nationale la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des Etats du pavillon et parallèlement intègre les dispositions pertinentes du règlement 391/2009 du Parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

Le titre 2 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois traite des conditions de sécurité des navires. Les conventions figurant à l'annexe 3 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime complètent la loi précitée. Ensembles ces deux textes constituent la référence de notre législation en matière de sécurité maritime. La réglementation en matière de sécurité maritime a beaucoup évolué depuis les vingt dernières années sans que la loi de base nationale y relative n'ait été adaptée. De nouvelles conventions en matière de sécurité maritime ont été ratifiées par le Luxembourg et le législateur communautaire a déployé une activité réglementaire importante qui, tout en harmonisant l'introduction des normes d'origine internationale dans le droit interne des Etats membres, va souvent plus loin dans ses exigences. Le titre 2 de la loi maritime de base a résisté au temps dans la mesure où il énonçait des principes simples et clairs qui permettaient d'y greffer un nombre important de directives européennes sans que le besoin d'une réforme de la loi ne s'impose.

Les évolutions récentes au plan international amènent le gouvernement à proposer une refonte de notre législation cadre qui reposera sur trois piliers principaux.

Premièrement, le titre 2 de la loi maritime de 1990 sera abrogé pour être remplacé par une nouvelle loi sur la sécurité maritime. Cette proposition de réforme s'appuie sur la nouvelle réglementation communautaire relative aux organismes agréés et sur la réglementation relative aux obligations de l'Etat du pavillon, textes qui sont exposés ci-dessous. Cette réforme est mise à profit pour compléter la loi de base par un certain nombre de principes qui permettront une meilleure lisibilité de notre législation. Il est également paru nécessaire de renforcer le cadre légal de la situation des personnes, autres que les organismes agréés, intervenant pour l'Etat dans la mise en œuvre de la sécurité maritime. Les questions de responsabilités sont ainsi clarifiées.

Un deuxième pilier sera constitué par le projet de loi qui se propose de mettre en œuvre au plan luxembourgeois les dispositions de la convention du travail maritime, 2006 de l'Organisation internationale du travail (OIT), et qui abrogera les dispositions du titre 3 de la loi maritime de 1990.

Le troisième pilier sera constitué par les autres dispositions de la loi maritime de 1990 traitant principalement du registre et des hypothèques et du commerce maritime dont une réforme sera envisagée par la suite.



Le présent projet de loi propose donc le premier des trois piliers qui constituent la refonte de la législation maritime.

En vertu de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM) et des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI), il appartient aux Etats parties à ces instruments de promulguer les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures qui peuvent être nécessaires pour donner pleinement et entièrement effet à ces instruments de manière à ce que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin, les navires soient capables d'assurer le service auquel ils sont destinés, et que leurs équipages se composent de gens de mer compétents.

La nouvelle convention du travail maritime, qui a été adoptée par l'OIT en 2006, traite également des obligations liées à l'Etat du pavillon. Quoique faisant l'objet d'un projet de loi distinct, il convient d'en tenir compte dans le présent projet de loi dans la mesure où les mécanismes de contrôle et de certification qu'introduit cette convention se rapprochent des mécanismes retenus dans les conventions de l'OMI.

Ainsi, le présent projet de loi transpose la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des Etats du pavillon qui trouve ainsi une place centrale dans la nouvelle loi-cadre sur la sécurité maritime plutôt que dans un texte d'application particulier. Elle sera placée au cœur de la définition des attributions de l'administration maritime et de la description de son mode de fonctionnement.

Les points suivants sont introduits par la directive ici transposée.

La disponibilité d'informations concernant les navires battant pavillon d'un Etat membre, ainsi que les navires ayant quitté le registre d'un Etat membre, devrait rendre plus transparente la performance et la haute qualité de la flotte, contribuer à un meilleur contrôle du respect des obligations de l'Etat du pavillon, et garantir l'égalité de traitement entre les administrations des Etats membres de l'Union européenne.

L'introduction obligatoire d'un système d'assurance de la qualité pour les administrations maritimes au plan européen est à considérer comme une avancée remarquable au plan d'une application harmonisée des instruments de l'OMI.

La certification de la qualité des procédures administratives conformément aux normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ou à des normes équivalentes devrait par ailleurs garantir l'égalité de traitement entre les administrations des Etats membres de l'Union européenne.

L'audit des administrations maritimes devrait aider les Etats membres de l'Union européenne à améliorer leurs performances en tant qu'Etats du pavillon. Pour le Luxembourg, un tel système de gestion d'assurance de la qualité fonctionne déjà sur une base volontaire depuis l'an 2000. Le Commissariat aux affaires maritimes a été l'une des premières administrations maritimes en Europe et la première administration du Luxembourg à obtenir une certification ISO. Abstraction faite des adaptations régulières qu'un tel système requiert, la mise en œuvre de la directive ne devrait ainsi pas poser de problème majeur en pratique.



L'OMI a introduit un mécanisme d'audit des administrations maritimes sur une base volontaire. Le Luxembourg a été l'un des premiers pays à s'y soumettre. L'administration maritime luxembourgeoise en retire une certaine confirmation de l'adéquation de ses modes de travail tout en se voyant indiquer des voies d'amélioration, ce qui est inhérent à la logique du système. Pour un Etat au passé maritime récent et sans accès à la mer, cette démarche consistant à choisir la voie de la transparence de ses méthodes de travail documente la volonté de l'administration de prendre au sérieux le respect des conventions internationales.

Le présent projet de loi intègre par ailleurs les dispositions pertinentes du Règlement 391/2009 du Parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

La loi du 9 novembre 1990 réservait seulement quelques articles aux modalités d'agrément et à la relation de travail entre l'administration et les sociétés de classification. Celles-ci sont désignées dans ce projet de loi et dans les textes européens comme « organismes agréés ». Dès 1994, la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes fut la première directive sur le sujet. Elle pose un premier cadre légal communautaire à la relation entre administrations maritimes et sociétés de classification. Ces dernières constituent des acteurs aussi importants qu'incontournables de la mise en œuvre des conventions internationales relatives à la sécurité maritime.

Étant donné que de nombreuses modifications ont dû y être apportées, il a été décidé d'une refonte des textes par souci de clarté. Au vu de la nature des dispositions de la directive 94/57/CE, il a semblé approprié d'opérer une refonte de ces dispositions dans deux actes juridiques communautaires différents, à savoir une directive et un règlement.

Dans l'optique de la Communauté européenne, les organismes d'inspection et de visite des navires doivent être en mesure d'offrir leurs services dans l'ensemble de la Communauté et être en concurrence les uns avec les autres. Ils doivent également fournir des niveaux équivalents de garantie de sécurité et de protection de l'environnement.

C'est sur la base de ces considérations qu'il a paru judicieux d'établir et d'appliquer uniformément les normes professionnelles nécessaires dans l'ensemble de la Communauté européenne.

Ainsi, le présent projet de loi adresse le sujet de la responsabilité de l'Etat et des acteurs agissant pour le compte de l'Etat en matière de sécurité maritime. Cet aspect, soulevé pour la première fois par la directive 2001/105/CE, n'avait été traité que de façon incomplète lors de la transposition de la directive.



II. Texte du projet de loi

Chapitre 1er. Définitions et objet

Art. 1er. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- Armateur : le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs.
- Audit de l'OMI : un audit mené conformément aux dispositions de la Résolution A.974 (24), adoptée par l'Assemblée de l'OMI du 1^{er} décembre 2005, ou toute version ultérieure;
- Autorisation du ministre: l'autorisation du ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions;
- Autorités de l'Etat du port: les autorités maritimes de l'Etat du port dans lequel se trouve le navire, chargés de l'inspection des navires étrangers;
- Certificat: un certificat délivré par ou au nom du Grand-Duché de Luxembourg sur la base de la législation nationale ou des conventions internationales;
- Certificat de classification: un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé;
- Conventions internationales: les conventions maritimes de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation internationale du Travail en vigueur et ratifiées par le Grand-Duché de Luxembourg;
- Etat membre : un Etat membre de l'Union européenne;
- Inspecteur maritime: un agent autorisé à effectuer des inspections à bord des navires battant pavillon luxembourgeois en qualité d'inspecteur de l'Etat du pavillon suivant les modalités régies par la présente loi;
- Navire: un navire ou engin battant le pavillon luxembourgeois entrant dans le champ d'application des conventions internationales pertinentes de l'OMI et pour lequel un certificat est requis;



- Organisme agréé: un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ou toute version ultérieure de ce règlement ;
- OIT: Organisation internationale du travail;
- OMI: Organisation maritime internationale.
- Passager: toute personne autre que:
 1. le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et
 2. les enfants de moins d'un an.

Art.2. Objet

La présente loi a pour objet:

- a) de protéger la santé et le bien-être de ceux qui participent au transport et au commerce maritimes,
- b) de favoriser la sûreté du transport maritime;
- c) de protéger le milieu marin contre les dommages causés par les activités de navigation maritime;
- d) de définir les modalités pour assurer que le Luxembourg s'acquitte de manière efficace et cohérente de ses obligations d'Etat du pavillon;
- e) de déterminer le cadre des relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les organismes agréés à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales;
- f) d'énoncer les mesures qui doivent être observées par les organismes agréés à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales;
- g) de déterminer le cadre des relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les personnes physiques ou morales habilitées à effectuer l'inspection des navires ou d'autres fonctions de l'Etat du pavillon en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales.

Chapitre 2. Des attributions et des responsabilités

Art.3. De l'armateur

L'armateur veille à ce que le navire soit armé, équipé et approvisionné. Il a l'obligation de faire en sorte que lui-même et tout agent préposé au chargement ou à l'appareillage du navire ou à son envoi en voyage prennent tous les moyens requis pour garantir la navigabilité du navire pour le voyage, au moment où celui-ci commence, et pour le maintenir dans cet état au cours du voyage.



Le présent article n'a pas pour effet d'engager la responsabilité de l'armateur du fait de l'envoi du navire en voyage en état d'innavigabilité lorsque pareil envoi était raisonnable et justifiable pour obvier à une situation dangereuse.

Il veille à ce que le navire dispose des certificats en cours de validité requis en vertu de la présente loi et des conventions internationales.

Conformément aux stipulations du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, et du Code international pour la sécurité maritime, l'armateur élabore et met en œuvre des plans de sûreté et des plans de sécurité pour le navire.

Il veille à ce que les membres de l'équipage disposent des qualifications et brevets requis et qu'ils soient médicalement aptes pour l'exercice de leurs fonctions à bord et qu'ils soient familiarisés avec les procédures du bord, en particulier les plans de sûreté et les plans de sécurité dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs fonctions.

Art.4. Du capitaine

Le capitaine du navire prend toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du navire et des personnes qui sont à son bord ou qui le chargent ou le déchargent lorsqu'elles utilisent l'équipement à bord.

Lorsqu'on lui signale un danger pour la sécurité, il doit, sauf s'il est convaincu que celui-ci n'existe pas, prendre les mesures indiquées pour protéger le navire et les personnes à bord contre le danger, notamment en l'éliminant si cela est possible.

Le capitaine doit veiller à ce que le nombre de personnes à bord de son navire n'excède pas le nombre autorisé. Le capitaine doit veiller à ce que la ligne de charge applicable ne soit pas immergée. Cette disposition ne s'applique pas aux personnes transportées à bord du navire en exécution de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des naufragés ou des personnes en détresse.

Le capitaine ou son délégué mentionne les nom, adresse et rang des membres de l'équipage sur le livre de bord. Un règlement grand-ducal pourra préciser les mentions à y apposer.

Art. 5. Commandement du navire

Le commandement d'un navire est attribué à une personne ayant la nationalité d'un pays membre de la Communauté européenne et qui est dûment qualifiée et titulaire des brevets requis conformément à la réglementation internationale. 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 et après avoir reçu des garanties que le capitaine dispose des informations relatives aux spécificités de la législation luxembourgeoise dans ses obligations par rapport à l'Etat du pavillon.



Art.6. De l'équipage

Tout membre de l'équipage à bord d'un navire est tenu :

- a) d'exercer ses attributions de façon à ne pas compromettre la sécurité du navire et des personnes à bord;
- b) de signaler au capitaine tout danger pour cette sécurité dont il prend connaissance;
- c) de lui signaler tout changement dans sa situation qui pourrait nuire à sa capacité d'exercer ses attributions de façon sécuritaire;
- d) de se conformer aux ordres légitimes reçus du capitaine.

Tout membre de l'équipage à bord d'un navire est également tenu d'obéir à l'ordre que lui donne l'inspecteur maritime ou l'inspecteur de l'Etat du port de cesser toute opération qui, à son avis, présente des risques excessifs en raison de l'existence de conditions dangereuses.

Art. 7. Qualification de l'équipage

Les brevets délivrés conformément à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) peuvent être reconnus au Luxembourg moyennant un endossement qui est délivré par le commissaire aux affaires maritimes.

Les brevets qui ne tombent pas sous le champ d'application de la convention STCW peuvent faire l'objet d'une reconnaissance moyennant endossement sur la base d'un examen particulier.

Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'application du présent article.

Art. 8. Composition de l'équipage

Un certificat d'équipage minimum annexé au certificat d'immatriculation est délivré par le commissaire aux affaires maritimes.

Pour la détermination de l'équipage, le commissaire aux affaires maritimes tiendra compte des caractéristiques du navire, de son état d'automatisation et de la zone de navigation, de la durée du travail, ainsi que de tous les autres faits significatifs, conformément aux lignes directrices de l'OMI et de l'OIT.

Art. 9. Des passagers

Le passager à bord d'un navire est tenu d'obéir à tout ordre que lui donne le capitaine ou un membre de l'équipage pour l'application de la présente loi ou des règlements d'exécution.

Tout passager à bord d'un navire est tenu d'obéir à l'ordre de débarquer que lui donne le capitaine avant que le navire n'entreprenne un voyage.

Aucun passager ne peut-être astreint à poursuivre un voyage au départ d'un port contre sa volonté, sauf s'il fait l'objet de l'application de mesures de contrainte du code disciplinaire et pénal.



Art. 10. Du navire

Aucun navire 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 par la présente loi et ses règlements d'exécution et les conventions internationales.

Aucun navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon luxembourgeois, s'il n'est muni des certificats en cours de validité requis par la présente loi et ses règlements d'exécution et les conventions internationales.

Art 11. Navires spéciaux

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

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

Art. 12. Régimes particuliers

Pour autant que les conventions internationales n'y pourvoient pas, un ou plusieurs règlements grand-ducaux pourront déterminer 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.

Art.13. Des responsabilités

Le propriétaire, l'affrètement, l'armateur, le capitaine, leurs autres préposés terrestres ou nautiques agissant dans l'exercice de leurs fonctions peuvent, dans les conditions et limites posées par la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996, limiter leur responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, si les dommages, tels que définis dans la convention précitée, se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.



Chapitre 3. De la mise en œuvre des conventions internationales

Art.14. Autorité de l'Etat du pavillon

En assumant les responsabilités d'Etat du pavillon sur la base des obligations résultant des conventions internationales, l'Etat fait en sorte que ses administrations compétentes puissent assurer une application effective des dispositions de celles-ci, notamment en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats.

Le commissaire aux affaires maritimes est chargé de la mise en œuvre des dispositions de la présente loi et des conventions internationales tant en ce qui concerne la sécurité, la sûreté et le bien-être des gens de mer à bord des navires. Sans préjudice des prérogatives du ministre, telles que définies par la présente loi et ses règlements d'exécution, il exerce cette mission en tant qu'autorité compétente de l'Etat du pavillon au sens des conventions internationales.

Art. 15. Statut du certificat et délégation

Sans préjudice des dispositions applicables au certificat d'immatriculation, le commissaire aux affaires maritimes délivre les certificats au nom du Grand-Duché de Luxembourg. Il pourra déléguer tout ou partie de cette compétence à des organismes agréés, des administrations maritimes étrangères, suivant les modalités déterminées par la présente loi, ses règlements d'exécution et les conventions internationales.

Les certificats délivrés à un navire en vertu des dispositions pertinentes des conventions internationales attestent, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté.

Art. 16. Certificats étrangers

Le commissaire aux affaires maritimes pourra accepter des certificats délivrés par des autorités maritimes étrangères en cours de validité pour délivrer un certificat au nom du Grand-duché de Luxembourg.

Art. 17. Exemption aux certificats

Le commissaire aux affaires maritimes pourra, dans des cas exceptionnels, accorder des exemptions en ce qui concerne les certificats en tenant compte des conventions internationales. Dans ce cas il délivrera ou autorisera la délivrance d'un certificat d'exemption faisant clairement état de l'exemption accordée. Cette compétence n'est pas susceptible de délégation.

Art. 18. Expiration d'un certificat

Lorsqu'un navire 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. Il pourra indiquer la procédure à suivre pour obtenir un certificat provisoire.

S'agissant du certificat d'immatriculation ou du certificat d'équipage minimal, ils peuvent uniquement être délivrés pour terminer le voyage et la prolongation n'excédera en aucun cas six mois.

Lorsqu'un navire a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, les certificats sont suspendus de plein droit. Ils ne peuvent être revalidés que par le commissaire aux affaires maritimes respectivement l'organisme agréé qui a délivré le certificat et uniquement après inspection du navire.



En dehors des cas prévus à l'alinéa qui précède, lorsqu'un navire 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, l'organisme agréé, et les autorités de l'Etat du port. Le commissaire aux affaires maritimes pourra exiger l'établissement des rapports d'inspection et la communication des extraits du journal de bord.

Chapitre 4. De l'exercice des attributions du commissaire aux affaires maritimes

Art. 19. Exercice des attributions

En vue de l'exercice de ses attributions prévues par la présente loi, le commissaire pourra:

- a) charger des agents de l'administration pour effectuer l'inspection des navires ;
- b) charger des personnes physiques ou morales pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence;
- c) s'assurer la coopération d'autorités maritimes ou portuaires étrangères conformément aux conventions internationales.

Les personnes visées au point b) doivent disposer d'un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées et de procédures de travail vérifiables permettant de documenter que les tâches leurs confiées ont été exécutées suivant la réglementation applicable.

Les modalités particulières applicables aux personnes visées au point b), intervenant pour le compte du commissaire aux affaires maritimes en sa qualité d'autorité de l'Etat du pavillon pour les besoins d'inspection à bord des navires, en dehors des missions déléguées aux organismes agréés, seront fixées par convention en fonction des besoins de l'administration quant à l'étendue territoriale et le degré de délégation. Elle détaillera en tout état de cause l'étendue du mandat conféré.

La personne intervenant à bord du navire aura le titre d'inspecteur maritime.

Le commissaire aux affaires maritimes remet à chaque inspecteur maritime un certificat attestant sa qualité et l'autorisant à procéder à des inspections en vertu du présent article.

L'inspecteur maritime n'exerce que les attributions qui sont prévues dans son contrat.

Art. 20. Qualification des inspecteurs maritimes

Les inspecteurs maritimes doivent disposer des qualifications requises pour l'inspection de navires. Ils doivent disposer d'une formation spécifique pour les aspects pertinents qui leur sont confiés et ces formations doivent être régulièrement renouvelées en fonction de l'évolution de la réglementation maritime.

L'inspecteur maritime doit être titulaire:

- a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1600 TB ou plus (règle II/2 STCW), ou
- b) d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 KW (règle III/2 STCW), ou



- c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions.

Les inspecteurs maritimes titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent avoir exercé en mer pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines», selon le cas, soit les inspecteurs maritimes doivent être titulaires d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente.

L'inspecteur maritime doit pouvoir communiquer oralement et par écrit en anglais.

Art. 21. Indépendance des inspecteurs

Les inspecteurs maritimes doivent avoir l'indépendance nécessaire ou souhaitable pour pouvoir effectuer des inspections en conformité au système d'inspection. Ils n'ont d'instruction à recevoir quant à la rédaction du rapport d'inspection.

Les inspecteurs maritimes tiennent confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'abstiennent de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

Les inspecteurs maritimes ne doivent pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée.

Les inspecteurs maritimes doivent notamment:

- a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler;
- b) être tenus, sous peine de sanctions, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 22. Etendue des attributions en matière d'inspection

Le commissaire aux affaires maritimes ou les inspecteurs maritimes ont le droit de se rendre à toute heure du jour et de la nuit à bord des navires battant pavillon luxembourgeois aux fins d'inspection. Les attributions des inspecteurs maritimes visées au présent chapitre sont des attributions déléguées du commissaire aux affaires maritimes dans les limites fixées dans la convention visée à l'article 19 alinéas 2.

Le capitaine, l'équipage ou l'armateur 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. 23. Des recommandations et injonctions

Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils, des recommandations ou des injonctions au lieu de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente loi qui mette en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

Art.24. Documentation des inspections

Les inspecteurs maritimes, soumettent un rapport au commissaire aux affaires maritimes pour toute inspection effectuée. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, est remise au capitaine et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants sur demande.

Le Commissariat aux affaires maritimes tient des registres des inspections à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Le Commissariat aux affaires maritimes établit un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

Art. 25. Suppression des anomalies et immobilisation du navire

1. Le commissaire aux affaires maritimes ou les inspecteurs maritimes a le droit de faire arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions de sécurité de sûreté ou aux normes sociales, cela sans préjudice quant à l'application d'autres sanctions pénales ou administratives.

Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises conformément aux dispositions du présent chapitre, tous les efforts raisonnables sont faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur maritime tient compte des éléments suivants :

- a) le navire dispose des documents pertinents et valides ;
- b) le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ;
- c) des anomalies à bord d'un navire qui nécessitent une seconde visite, avant son appareillage, afin de s'assurer qu'elles ont été corrigées. La nécessité pour l'inspecteur maritime de retourner à bord du navire est un facteur déterminant la gravité de l'anomalie.

2. Au cours de l'inspection, l'inspecteur maritime vérifie par tous moyens raisonnables si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes:

- a) effectuer sans danger son prochain voyage;
- b) assurer, dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage;
- c) assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;
- d) assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;
- e) lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;



- f) quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- g) prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage;
- h) maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- i) maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
- j) communiquer dans des situations de détresse, si cela s'avère nécessaire, au cours du prochain voyage;
- k) assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage.

3. Si la réponse à l'une des vérifications est négative, compte tenu de toutes les anomalies constatées, il faut sérieusement envisager d'immobiliser le navire. Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, l'inspecteur maritime peut suspendre l'inspection dudit navire jusqu'à ce que les parties responsables aient pris les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux prescriptions pertinentes des conventions.

L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales et réglementaires.

4. Le commissaire aux affaires maritimes ou les inspecteurs maritimes, agissant en tant qu'autorité de l'Etat du port, ont 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.

Art. 26. Suivi des inspections et de l'immobilisation

Lorsque les anomalies visées à l'article 25 ne peuvent être supprimées dans le port où l'inspection a lieu, l'inspecteur maritime peut autoriser le navire, le cas échéant sur avis de l'organisme agréé compétent, à rejoindre le plus proche chantier approprié disponible, choisi par le capitaine et les autorités concernées, pour autant que les conditions imposées éventuellement par l'autorité compétente de l'Etat du port soient respectées. Ces conditions assurent que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans présenter de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans présenter de risques pour d'autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

Art. 27. Remboursement des frais

Dans le cas où les inspections révèlent ou confirment, par rapport aux exigences de la présente loi, de ses règlements d'exécution ou d'une convention internationale, des anomalies justifiant l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés durant cette période sont couverts par l'armateur.

Tous les coûts liés aux inspections effectuées conformément à l'article 25 sont à la charge de l'armateur. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.



Art. 28. Droit de requête de l'équipage

L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au commissaire aux affaires maritimes, s'il estime que le navire n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues, sans préjudice quant aux dispositions spécifiques prévues en matière sociale. Le commissaire aux affaires maritimes pourra désigner un délégué pour entendre l'équipage avant de prendre les mesures requises par les circonstances.

Art. 29. Constatation des infractions

Indépendamment des pouvoirs des officiers de police judiciaire ou des agents d'autorités étrangères habilitées à intervenir à bord d'un navire en vertu du droit international, le commissaire aux affaires maritimes constate les infractions aux dispositions de la présente loi et aux conventions internationales sur la base des rapports d'inspection établis par les organismes agréés, les inspecteurs maritimes ou les autorités de l'Etat du port. Ces rapports font foi jusqu'à leur preuve contraire.

Une copie des rapports établis dans le cadre d'une tâche déléguée par le commissaire aux affaires maritimes est laissée en copie au capitaine du navire aux fins d'affichage au tableau du navire. Les rapports pré mentionnés dressés par les inspecteurs maritimes ou les inspecteurs des organismes agréés font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils peuvent faire l'objet d'une réclamation écrite sans autre formalité auprès de l'émetteur. Pour être valablement faite une copie de la réclamation doit être adressée au commissaire aux affaires maritimes. Le commissaire aux affaires maritimes prendra les mesures qu'il jugera nécessaires et il pourra notamment ordonner une nouvelle inspection.

Art. 30. Conditions de sécurité à satisfaire pour autoriser l'exploitation d'un navire

Avant de remettre le certificat d'immatriculation définitif, le commissaire aux affaires maritimes s'assure que le navire satisfait aux conventions internationales applicables suivant les modalités décrites dans la présente loi et ses règlements d'exécution. En particulier, il vérifie suivant les procédures du Commissariat aux affaires maritimes, les antécédents du navire en matière de sécurité.

Il consulte, si nécessaire, l'Etat du pavillon précédent ou l'organisme agréé afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par celui-ci doivent encore être réglés.

Art. 31. Echanges d'informations

Chaque fois qu'un autre Etat du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui battait précédemment pavillon luxembourgeois, le commissaire aux affaires maritimes fournit rapidement à l'Etat du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur les anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité.

Art. 32. Immobilisation d'un navire par l'Etat du port

Lorsque le commissaire aux affaires maritimes est informé qu'un navire est immobilisé dans un Etat du port, il supervise, conformément aux procédures du Commissariat aux affaires maritimes, la mise en conformité du navire avec les conventions internationales.



Art. 33. Mesures d'accompagnement

Les informations énumérées ci-après concernant les navires battant pavillon luxembourgeois sont conservées au Commissariat aux affaires maritimes et demeurent aisément accessibles aux personnes faisant état d'un intérêt légitime:

- a) caractéristiques du navire (nom, numéro OMI, etc.);
- b) dates des visites effectuées, y compris, le cas échéant, des visites supplémentaires et complémentaires, ainsi que des audits;
- c) identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire;
- d) identité de l'autorité compétente qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port et des dates des inspections;
- e) résultats publiés des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'Etat du port (anomalies: oui ou non, immobilisations: oui ou non);
- f) informations concernant les accidents maritimes;
- g) identité des navires qui ont cessé de battre pavillon luxembourgeois au cours des douze derniers mois.

Art. 34. Procédure d'audit de l'Etat du pavillon

Le ministre prend les mesures nécessaires pour que le Commissariat aux affaires maritimes soit soumis à un audit de l'OMI au moins une fois tous les sept ans. Il rend les résultats accessibles sur simple demande aux personnes pouvant faire valoir un intérêt légitime. Le présent article arrive à expiration au plus tard le 17 juin 2017, ou à une date antérieure, comme établi par la Commission européenne, si un système d'audit obligatoire des Etats membres de l'OMI est entré en vigueur.

Art. 35. Système de gestion de la qualité et évaluation interne

Le Commissariat aux affaires maritimes gère et maintient un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités liées au statut d'Etat du pavillon. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.

Si le Luxembourg figure sur la liste noire ou figure, pendant deux années consécutives, sur la liste grise publiée dans le plus récent rapport annuel du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port, (ci-après dénommé «Mémorandum») le ministre doit fournir à la Commission européenne un rapport sur les performances nationales en tant qu'Etat du pavillon, au plus tard quatre mois après la publication du rapport du Mémorandum. Ce rapport répertorie et analyse les principales causes de la non-conformité ayant entraîné les immobilisations, ainsi que les anomalies ayant donné lieu à l'inscription sur la liste noire ou grise.

Art. 36. Objectifs qualité

Dans le cadre du système de gestion d'assurance de la qualité du Commissariat aux affaires maritimes, le commissaire aux affaires maritimes définit des objectifs et des normes précis pour l'administration du système d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.



Chapitre 5. Des organismes agréés

Art. 37. Agrément européen et autorisation nationale

Pour effectuer des inspections à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et délivrer les certificats internationaux au nom du Grand-Duché de Luxembourg, les organismes doivent disposer d'un agrément de la Commission européenne dont les modalités sont régies par un règlement du Parlement européen et du Conseil des Communautés européennes et d'une autorisation du ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions.

Art. 38. Introduction de la demande d'agrément

Lorsque le ministre entend faire octroyer un agrément à un organisme qui n'est pas encore agréé au niveau européen et qui lui en aura fait la demande, il soumet une demande d'agrément à la Commission européenne accompagnée d'informations complètes concernant la conformité de l'organisme au règlement européen régissant la matière.

La Commission européenne, conjointement avec le ministre ou d'autres Etats demandeurs procède aux évaluations des organismes faisant l'objet d'une demande d'agrément sur la base des dispositions applicables.

La Commission européenne peut refuser d'agréer les organismes qui ne satisfont pas aux exigences réglementaires applicables ou dont les performances sont jugées représenter une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement.

Art. 39. Autorisation nationale d'un organisme agréé

1. Lorsque, le ministre décide d'autoriser des organismes à effectuer, en tout ou en partie, les inspections et visites afférentes à la délivrance des certificats, il ne confie ces tâches qu'à des organismes agréés.

Le présent article ne concerne pas la certification d'éléments spécifiques de l'équipement des navires.

En principe Le ministre ne peut pas refuser d'habiliter un organisme agréé à effectuer les tâches en question, sous réserve des restrictions prévues par la réglementation européenne et sous réserve de la conclusion d'un accord visé à l'article 40. Il a toutefois, la faculté de restreindre le nombre d'organismes qu'il autorise en fonction des besoins nationaux, à condition qu'il ait des motifs transparents et objectifs de procéder ainsi.

2. En vue d'autoriser un organisme agréé situé dans un pays tiers à accomplir tout ou partie des tâches visées ci-dessus, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes agréés situés dans la Communauté européenne.

La demande d'autorisation de l'organisme sera à adresser au ministre.

Art. 40. Relation de travail de l'organisme agréé

Lorsque le ministre envisage d'autoriser un organisme dûment agréé, il charge le commissaire aux affaires maritimes de l'établissement d'une convention avec cet organisme agréé dont les éléments cadre sont fixés par règlement grand ducal.



Les organismes agréés qui disposent d'une autorisation ministérielle au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi continuent de bénéficier de cette autorisation sous réserve du respect des conditions d'agrément et du maintien de la convention de travail.

Art. 41. Suspension ou retrait de l'autorisation

Nonobstant les attributions de la Commission européenne en matière d'agrément des organismes, le ministre, lorsqu'il estime qu'un organisme agréé ne peut plus être autorisé à accomplir pour l'Etat luxembourgeois les tâches visées à l'article 38, peut suspendre ou retirer l'autorisation. Dans ce cas, il informe sans délai la Commission européenne et les autres Etats membres de sa décision et la motive.

Art. 42. Etendue de l'agrément

L'agrément est octroyé par la Commission européenne. Le ministre ne peut autoriser qu'un organisme disposant de l'agrément de la Commission européenne.

La Commission européenne peut limiter l'agrément en ce qui concerne certains types de navires, les navires d'un certain gabarit, certaines activités, ou une combinaison de ces éléments, conformément à la capacité et aux compétences attestées de l'organisme concerné. Dans ce cas, la Commission européenne précise les motifs de la limitation et les conditions auxquelles celle-ci peut être supprimée ou étendue. Cette limitation peut être réexaminée à tout moment.

L'autorisation du ministre doit tenir compte des limitations ainsi édictées par la Commission européenne. La Commission européenne établit et met régulièrement à jour la liste des organismes agréés qui est publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

Art. 43. Sanctions administratives

La Commission européenne informe préalablement tous les Etats membres ayant accordé leur autorisation à l'organisme agréé concerné des mesures qu'elle entend prendre pour le non respect des obligations lui incombant, sans préjudice de leur application immédiate.

Les mesures ou sanctions de la Commission européenne ne préjudicient en rien des mesures que le ministre ou le commissaire aux affaires maritimes serait amené à prendre.

Art. 44. Retrait de l'agrément à un organisme agréé

1. Si la Commission européenne retire l'agrément d'un organisme agréé qui a délivré des certificats à des navires battant pavillon luxembourgeois, le commissaire aux affaires pourra ordonner ou adopter des dispositions transitoires ne dépassant pas six mois pour empêcher toute interruption de la navigation des navires battant pavillon luxembourgeois ne reposant pas sur des considérations spécifiques du retrait d'agrément au navire ou à l'armateur relatives à l'application des conventions internationales.

2. Le retrait de l'agrément d'un organisme est prononcé par la Commission européenne de sa propre initiative, ou à la demande d'un Etat membre, après avoir donné à l'organisme agréé concerné la possibilité de présenter ses observations.



Art. 45. Evaluation des organismes agréés

Tous les organismes agréés sont évalués par la Commission européenne en association avec l'Etat membre qui a soumis la demande d'agrément en question, de manière régulière et au minimum tous les deux ans, pour vérifier s'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent.

L'évaluation peut comprendre la visite des succursales régionales de l'organisme agréé, ainsi qu'une inspection aléatoire des navires, tant en service qu'en cours de construction, aux fins de l'audit du fonctionnement de l'organisme agréé. Dans ce cas, la Commission européenne informe, le cas échéant, l'Etat membre où la succursale régionale est située. La Commission européenne communique aux Etats membres un rapport sur les résultats de l'évaluation.

Art. 46. Accès aux informations

Les organismes agréés font en sorte que la Commission européenne et les administrations maritimes compétentes aient accès aux informations nécessaires aux fins de l'évaluation. Aucune clause contractuelle ne peut être invoquée pour restreindre cet accès.

Les organismes agréés veillent, dans leurs contrats passés avec des propriétaires ou des exploitants de navires en vue de la délivrance de certificats réglementaires ou de certificats de classification à un navire, à ce que cette délivrance ait pour condition que les parties ne refusent pas l'accès des inspecteurs de la Commission européenne et des administrations nationales compétentes à bord du navire en cause.

Art. 47. Communication des informations

Les organismes agréés coopèrent avec les administrations chargées du contrôle par l'Etat du port lorsqu'un navire de leur classe et battant pavillon luxembourgeois est concerné, afin notamment de faciliter la correction des anomalies constatées ou d'autres insuffisances.

Les organismes agréés fournissent au commissaire aux affaires maritimes toute information pertinente concernant les navires battant pavillon luxembourgeois ou affrétés coque nue, les transferts, les changements, les suspensions ou les retraits de classe. Les informations relatives aux transferts, aux changements, aux suspensions et aux retraits de classe, y compris les informations concernant tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations, des conditions de classe, des conditions d'exploitation ou des restrictions d'exploitation établies à l'encontre des navires inscrits dans leurs registres de classification sont également communiquées au commissaire aux affaires maritimes pour les navires immatriculés au registre public maritime luxembourgeois.

L'entité d'évaluation de l'organisme agréé et de certification de la qualité fournit au ministre, toutes les informations relatives à son plan annuel de travail, ainsi qu'à ses observations et recommandations, en particulier en ce qui concerne des situations où la sécurité aurait pu se trouver compromise.

Art. 48. Restriction

Les organismes agréés ne délivrent pas de certificat couvert par la relation de travail visée à l'article 40 pour un navire, qui a été déclassé ou qui a changé de classe pour des motifs de sécurité, sans donner au préalable au commissaire aux affaires maritimes la possibilité d'exprimer son avis dans un délai raisonnable sur la nécessité d'une inspection complète.



Art. 49. Documentation du navire

Un exemplaire de la présente loi ou une traduction en anglais doit être tenue à disposition à bord de tous les navires.

Chapitre 6. Des responsabilités particulières et dérogatoires

Art. 50. Responsabilité de l'Etat et des personnes intervenant pour l'Etat

L'exercice des missions de contrôle et de certification des navires par l'Etat et des personnes physiques ou morales visées aux articles 19 et 37 qui participent par délégation à cette mission dans le domaine de la sécurité maritime au sens des conventions internationales et de la présente loi n'a pas pour objet de garantir des intérêts individuels, mais se fait exclusivement dans l'intérêt public.

Pour que la responsabilité civile de l'Etat ou des personnes physiques ou morales visées à l'alinéa qui précède puisse être engagée pour les dommages subis par les armateurs ou des tiers, il doit être prouvé que le dommage a été causé par une faute grave dans le choix et l'application des moyens mis en œuvre pour l'accomplissement de la mission de service public.

Il doit être prouvé en outre que le dommage est imputable aux activités accomplies directement par l'Etat ou ces personnes, à l'exclusion de toute responsabilité du fait d'autrui.

Art. 51. Clause particulière relative aux organismes agréés

A chaque convention de travail visée à l'article 40 s'appliquera de plein droit la disposition suivante concernant la responsabilité financière: « si l'Etat est finalement déclaré responsable d'un incident de manière définitive par une Cour ou par un Tribunal ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte de l'organisme agréé commis, de ses services, de son personnel, de ses agents ou autres agissant au nom de l'organisme agréé dans les conditions de l'article 49, il peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit préjudice, dommage matériel, dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé ».

Chapitre 7 : Des assurances

Art. 52. Principe

Sans préjudice des dispositions prévues aux articles 52 et 53, toute personne physique ou morale devra être en possession d'une assurance de responsabilité civile dont les effets ne sont pas suspendus et qui devra couvrir l'ensemble des dommages qui peuvent être causés par l'intermédiaire du navire, de sa cargaison ou de l'équipage.

Art. 52.1. Assurance – pollution hydrocarbures

1. Le propriétaire d'un navire transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire, dans les conditions fixées à l'article VII de la convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC Prot 92), une assurance ou toute



autre garantie financière à concurrence, par événement, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à ladite convention.

Pour l'application du présent article, les termes ou expressions " propriétaire ", " navire ", " événement ", " dommages par pollution " et " hydrocarbures " s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1er de la convention mentionnée à l'alinéa précédent.

2. 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 mentionnée à l'alinéa précédent. Les conditions de délivrance et de validité du certificat sont pour autant que nécessaire, précisées par Règlement Grand-Ducal.

Art. 52.2. Assurances – pollution hydrocarbures de soute

1. Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1000 est tenu de souscrire, dans les conditions fixées à l'article VII de la convention internationale du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (« Hydrocarbures de soute »), une assurance ou une autre garantie financière, tel que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution d'hydrocarbures de soute, pour un montant ne pouvant excéder les plafonds fixés à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996.

Pour l'application du présent article, les termes ou expressions " propriétaire inscrit", " navire ", " événement ", " dommages par pollution " et " hydrocarbures de soute" s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1er de la convention Hydrocarbures de soutes.

2. 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 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Les conditions de délivrance et de validité du certificat sont pour autant que nécessaire, précisées par Règlement Grand-Ducal.

Chapitre 8. Dispositions abrogatoires et renvois

Art.53. Abrogations

Le titre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, ainsi que les articles 20, 21 et 22 de cette loi sont abrogés et remplacés par les dispositions de la présente loi.

Art.54. Renvois

Les renvois aux dispositions du titre 2 et aux articles 20, 21 et 22 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois sont remplacés par un renvoi aux dispositions de la présente loi.



III. Commentaire des articles

Ad art. 1er. Cet article énonce les définitions dont certaines ne comportent pas de commentaire particulier.

La définition de l'armateur est importante. Il fait l'objet de différentes définitions dans les textes internationaux. Pour les besoins de la présente loi relative à la sécurité maritime au sens large, la solution de principe de définir l'armateur comme le propriétaire est retenue. Cependant il y a lieu de préserver la liberté contractuelle des parties pour opérer des transferts de compétence et de responsabilité suivant les usages du secteur maritime. Cette disposition concorde avec ce qui est prévu dans le régime d'immatriculation des navires dans la loi maritime de 1990.

Tous les certificats maritimes ne font pas l'objet d'une définition dans la présente loi, les certificats internationaux étant définis avec précision dans leurs textes d'application spécifiques. Dans le cadre de la présente loi, le terme générique de certificat vise les certificats nationaux délivrés directement par l'administration maritime luxembourgeoise, ainsi que les certificats régis par les conventions internationales. Ces certificats sont à distinguer des certificats de classification qui sont délivrés par les sociétés de classification désignées comme organismes agréés dans la présente loi. Ces certificats répondent à un régime privé et attestent qu'un navire a été construit conformément aux règles établies par la société de classification.

L'introduction de la notion d'inspecteur maritime est nouvelle par rapport à la loi maritime de 1990. Ce qui reste inchangé est la détention des prérogatives administratives par le commissaire aux affaires maritimes. L'inspecteur maritime peut être un agent du Commissariat aux affaires maritimes ou un tiers contractuel dont les attributions sont définies par la présente loi et leur habilitation respective.

La définition du passager est reprise du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande qui définit cette notion par la négative en le délimitant par rapport à l'équipage. Il faut considérer comme faisant partie de l'équipage pour les besoins de cet article les gens de mer travaillant à quelque titre que ce soit à bord du navire.

Ad art. 2. L'article deux définit l'objet de la loi.

L'énonciation des principes est vaste en visant la protection de la santé de ceux qui participent au voyage. La mention de la sûreté maritime est nouvelle, cette thématique spécifique est couverte par le code ISPS qui fait l'objet d'un chapitre additionnel de la convention SOLAS.

Le présent projet de loi va apporter des précisions importantes relatives aux modalités à observer par le Luxembourg pour s'acquitter de ses obligations en tant qu'Etat du pavillon. Les relations avec les organismes agréés feront l'objet d'une refonte pour tenir compte des évolutions intervenues au plan européen. Les précisions du cadre légal concernant les relations avec les inspecteurs maritimes qui sont à distinguer des intervenants des organismes agréés ne sont pas moins importantes.

Ad art. 3. Cet article énonce en termes simples et généraux les attributions et responsabilités de l'armateur. Le principe de la responsabilité de l'armateur est ancré dans les textes internationaux.



Il est vrai aussi que l'organisation du travail maritime fait l'objet d'une spécialisation et d'une délégation à des intervenants tiers. Ainsi est-il concevable que la gestion technique du navire soit effectuée à partir d'un pays, la gestion des équipages d'un autre pays, et la gestion commerciale encore d'un autre pays. Plus particulièrement en ce qui concerne la sécurité maritime les intervenants tiers sont nombreux, en partant du chantier naval à la construction, les sociétés de classification ou autres experts et architectes intervenant lors de la construction du navire. Lors de l'exploitation commerciale du navire les intervenants ne sont pas moins nombreux, et différents experts peuvent intervenir à divers titres. On peut mentionner à titre d'illustration, les différents régimes d'inspection des assureurs, des chargeurs, de l'Etat du port, de l'Etat du pavillon et encore des sociétés de classification.

En cas d'incident ceci peut aboutir à des situations de responsabilité très complexes comme le révèle l'examen des jurisprudences étrangères.

Il a donc paru utile de reprendre dans un texte de base de la loi nationale le principe de la responsabilité de l'armateur pour la sécurité du navire et des personnes se trouvant à bord. La responsabilité d'autres intervenants ne devrait pas occulter la responsabilité première et finale de l'armateur pour son navire et son équipage. Cet article rappelle également le principe que l'armateur peut limiter sa responsabilité civile conformément aux conventions internationales.

Cet article apporte encore une précision permettant d'apprécier la responsabilité de l'armateur en cas de situation dangereuse. Le texte précise que sa responsabilité n'est pas engagée du fait qu'il doit envoyer le navire en mer même s'il n'est pas en état de navigabilité si cela est raisonnable et justifiable dans une situation dangereuse.

Ad art 4. Le capitaine est responsable de la conduite du navire. En ce sens, l'article 4 précise qu'il lui appartient de prendre toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du navire et des personnes qui sont à son bord. Le texte consacre son pouvoir d'appréciation notamment en ce qui concerne la gestion des situations dangereuses. Il doit veiller à ce que la ligne de charge ne soit pas immergée. Le capitaine a la responsabilité de la tenue du livre de bord.

Ad art. 5. Cet article repris en substance de l'article 20 de la loi maritime de 1990 telle que modifiée en 1994 concerne le commandement du navire qui prévoit une condition de nationalité à laquelle il peut être dérogée. Le nouveau texte précise que cette dérogation peut être donnée si des garanties sont données quant à la maîtrise des dispositions pertinentes de la loi maritime luxembourgeoise. Le texte ne précise pas ces exigences. En pratique les instructions du bord encadrées par le dispositif du code ISM devraient détailler les exigences spécifiques de l'Etat du pavillon.

Ad art. 6. L'article 6 énonce les principales responsabilités de l'équipage consistant dans l'exercice de leurs attributions dans le respect de la sécurité. Ils ont l'obligation de coopérer avec le capitaine en signalant tout danger. Le texte consacre la position hiérarchique du capitaine et l'équipage doit se conformer à ses ordres légitimes. De même, le texte précise le pouvoir d'injonction des différents inspecteurs à l'égard de l'équipage.

Ad art. 7. Le principe énoncé à l'article 7 figurait également à l'article 21 de la loi maritime de 1990 telle que modifiée en 1994. Le nouveau texte précise que le brevet qui ne tombe pas sous le champ d'application de la convention STCW peut faire l'objet d'une reconnaissance suivant les modalités d'endossement de cette convention et de la réglementation interne. A titre d'exemple l'on peut citer le brevet de cuisinier.



Ad art. 8. Cet article correspondant en substance à l'article 22 de la loi maritime de 1990 telle que modifiée en 1994. Le nouveau texte précise que pour la détermination de l'équipage, le commissaire aux affaires maritimes tiendra également compte de la durée du travail conformément aux lignes directrices internationales.

Ad art. 9. Dans le même ordre d'idées que les articles précédents, l'article 9 soumet le passager à l'obéissance du capitaine et de l'équipage quant au respect de la loi et de la réglementation en matière de sécurité. Le capitaine peut donner l'ordre de débarquer à un passager. Le passager ne peut être contraint à poursuivre le voyage au départ d'un port. L'article prend le soin de préciser que cette règle n'est pas d'application si le passager fait l'objet d'une mesure de contrainte.

Ad art. 10. Cet article qui est repris en substance de la loi maritime de 1990 (art. 60 et 61) énonce le principe que le navire doit être muni des certificats adéquats et doit répondre aux conditions de sécurité.

Ad art. 11. Cet article est également repris de la loi maritime de 1990 (art. 63) qui ouvre la possibilité pour l'exécutif de réglementer les navires spéciaux.

Ad art. 12. Cet article qui est également repris de la loi maritime de 1990 (art. 64) permet de déterminer certains régimes particuliers qui y sont énoncés par voie de règlement grand-ducal.

Ad Art. 13. La convention LLMC de 1976 prévoit que les propriétaires des navires, les assistants, leurs préposés et les assureurs ont le droit de limiter leur responsabilité pour les créances prévues dans la convention. Elle fixe les limites de la responsabilité et l'acquittement des créances. Les modifications à la Convention LLMC de 1976 par le Protocole de 1996 ont notamment eu pour objet d'augmenter les limites de responsabilité en tenant compte de l'évolution des coûts depuis l'adoption de la Convention LLMC de 1976.

Ad art. 14. Cet article formule un principe général du droit international relatif à l'effectivité de la mise en œuvre des conventions ratifiées. Il est de la responsabilité de l'Etat de veiller à l'application des conventions ratifiées en mettant en œuvre les moyens nécessaires notamment en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats. Le texte indique avec précision que sans préjudice des prérogatives ministérielles, le commissaire aux affaires maritimes est l'autorité compétente au sens des conventions internationales telles que définies par la présente loi.

Ad art. 15. La délivrance des certificats dits statutaires, c'est-à-dire les certificats prévus par les conventions maritimes internationales, est une prérogative de l'Etat.

Il est à rappeler que ces certificats se distinguent des certificats de classification qui sont soumis à un régime de droit privé. La valeur juridique des certificats statutaires varie suivant le régime juridique des différents Etats. Ainsi a-t-il paru opportun de préciser que les certificats délivrés à un navire en vertu des dispositions pertinentes des conventions internationales attestent, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté. En effet, il ne faut pas attribuer une valeur à ce certificat qu'il ne peut avoir. L'inspection menant à la délivrance d'un certificat statutaire n'est qu'un contrôle ponctuel mené à un moment donné. Le certificat devra documenter que cette inspection a eu lieu et a été conduite suivant les



règles applicables. Il peut paraître utile d'indiquer à cet endroit que ces contrôles, ni ceux par ailleurs conduits par l'Etat du port ne sauraient décharger l'armateur de ses responsabilités en matière de sécurité maritime.

L'article précise que les certificats, il s'agit des certificats statutaires régis par les conventions internationales, sont délivrés au nom du Grand-Duché de Luxembourg par le commissaire aux affaires maritimes. Ainsi il est clair que la délivrance de ces certificats est une mission étatique. Elle correspond à un intérêt général et non pas à un intérêt particulier. Conformément au droit international, l'article indique par ailleurs que le commissaire aux affaires maritimes pourra déléguer tout ou une partie de cette compétence à des organismes agréés ou des administrations maritimes étrangères.

Ad art. 16. Cet article qui constitue le corollaire de l'article précédent en ce sens qu'il prévoit que le commissaire aux affaires maritimes peut accepter les certificats délivrés par les autorités maritimes étrangères.

Ad art. 17. L'article 17 consacre le pouvoir d'accorder des exemptions de l'Etat du pavillon représenté en l'occurrence par le commissaire aux affaires maritimes. Il ne s'agit pas d'un pouvoir discrétionnaire. Le régime d'exemption est circonscrit par les textes internationaux respectifs. En pratique, il s'agit le plus souvent de l'appréciation de mesures d'effet équivalent. L'exemption est délivrée au cas par cas et elle n'est pas susceptible d'une délégation globale comme c'est le cas en pratique pour de nombreux certificats.

Ad art. 18. Cet article est repris en substance de l'article 66 de la loi maritime de 1990 avec quelques précisions tenant au fait que les certificats statutaires ont tous leur régime propre circonscrit dans les textes d'application et qu'il ne s'agit de régler ici. Il vise le cas de certificats venant à expiration en cours de voyage. Il n'a eu que peu d'effets en pratique en ce sens que la délivrance des certificats statutaires est déléguée aux organismes agréés au Luxembourg. En pratique le commissaire intervient lorsqu'il s'agit de la délivrance d'un certificat national non délégué. L'article prévoit également le devoir d'information du capitaine en cas d'avarie. Cette exigence est à considérer comme un principe élémentaire.

Ad art. 19. L'article 19 s'inscrit dans le cadre du chapitre quatre du projet de loi qui initie le cœur de la réforme du titre 2 de la loi maritime de 1990. Ce chapitre relatif aux attributions du commissaire aux affaires maritimes ou autrement dit de l'exercice des missions étatiques dans le contexte maritime ne constitue pas une réforme du système en place dans son fondement. Cet article et les articles qui suivent tendent à mieux circonscrire l'exercice des différentes missions en tenant compte des évolutions de ces vingt dernières années, des expériences acquises et de l'évolution du cadre international et plus particulièrement européen.

Dans le cadre de la loi maritime de 1990, les missions du commissaire en matière de sécurité maritime dans ses relations avec des tiers étaient régies principalement par les articles 67 et 68. Depuis lors, le Commissariat aux affaires maritimes a mis sur pied un réseau d'inspection des navires qui couvre de vastes zones géographiques à l'échelle mondiale. Il faut noter que ce réseau fournit un travail complémentaire par rapport au travail effectué par les organismes agréés qui délivrent les certificats statutaires. Aujourd'hui, il paraît nécessaire de préciser le cadre légal fourni jusqu'ici par ces deux articles. Déjà la loi de 1990, dans une certaine tradition administrative luxembourgeoise, focalise les attributions de l'administration dans la personne responsable de l'administration, en l'occurrence le commissaire aux affaires



maritimes. S'agissant d'une administration de petite taille, le cadre réglementaire ne détermine pas de responsabilités intermédiaires. L'article 19 ne change pas véritablement cet état des choses. Il précise que le commissaire pourra mandater des agents de l'administration pour effectuer l'inspection des navires. Ces agents seront désignés comme inspecteurs maritimes au même titre que des tiers visés au point b. Le commissaire pourra également s'assurer la coopération d'autorités maritimes ou portuaires étrangères, ce qui est prévu par les conventions internationales et ne constitue pas non plus une innovation. Ce qui est par contre nouveau sont les exigences quant à la qualité des tiers intervenants pour le compte de l'administration. Les modalités particulières relatives aux interventions des personnes physiques ou morales intervenant pour le compte de l'administration seront régies par une convention avec l'administration. Ces personnes intervenant à bord des navires bénéficieront de la désignation d'inspecteurs maritimes pour s'aligner sur la terminologie utilisée au plan international. Les personnes intervenant à bord disposent d'une habilitation documentant leur qualité.

Ad art. 20. Cet article précise les qualifications requises des inspecteurs maritimes. Ces exigences sont très proches de ce qui est prévu en matière de qualification des inspecteurs intervenants pour le compte de l'Etat du port. En adoptant ces exigences, le Luxembourg s'aligne sur un standard international et le système mis en place gagnera de la sorte en crédibilité par rapport à la communauté maritime.

Ad art. 21. L'article 21 précise le régime des inspecteurs maritimes et arrête leur statut d'indépendance. Cette exigence figure plus particulièrement dans la nouvelle convention du travail maritime, 2006 qui fait l'objet d'un projet de loi séparé. En contrepartie de cette indépendance, les inspecteurs maritimes sont protégés contre une surcharge de travail qui affecterait la qualité de leur travail. Cet aspect figure également dans la convention du travail maritime, 2006 précitée et il convient de le reprendre dans un texte de portée générale.

Ad art. 22. L'article 22 détermine l'étendue des attributions en matière d'inspection. Les attributions des inspecteurs maritimes sont déléguées par le commissaire. L'alinéa 2 met à charge du capitaine, de l'équipage de l'armateur l'obligation de coopérer avec les inspecteurs maritimes dans la mesure nécessaire à l'accomplissement de leur mission.

Ad art. 23. Cet article précise les pouvoirs des inspecteurs. Ils ont le droit de donner des injonctions et ils disposent d'un certain pouvoir d'appréciation circonscrit par cet article pour donner des conseils ou des recommandations.

Ad art. 24. Cet article exige un certain formalisme avec la remise de rapport d'inspection au commissaire aux affaires maritimes. Le commissariat tient un registre de ces inspections ce qui correspond à une exigence de son propre système d'administration de la qualité qui devient obligatoire par le biais de cette loi.

Ad art. 25. Sans préjudice de la convention visée à l'article 19, qui régira la relation entre le commissaire et l'inspecteur maritime, l'article 25 précise que non seulement le commissaire, mais également l'inspecteur maritime ont le pouvoir d'arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions de sécurité ou aux normes sociales. La mention explicite des normes sociales constitue une innovation par rapport à la loi maritime de 1990. Partant il est nécessaire de déterminer le cadre légal de ces pouvoirs. Les principes repris par cet article sont fortement inspirés des dispositions applicables en matière d'inspection par l'Etat du port. Elles sont plus



explicites que les critères qui figuraient à l'article 70 de la loi maritime de 1990. Le paragraphe 4 indique que le commissaire aux affaires maritimes ou les inspecteurs maritimes, agissant en tant qu'autorité de l'Etat du port, ont 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. Cette disposition peut paraître surprenante pour un pays sans littoral. Il s'agit d'une compétence légale réelle et même d'une obligation, mais elle est plutôt hypothétique en pratique. Elle vise les navires fluviomaritimes étrangers qui entreraient dans le port de Mertert. C'est théoriquement possible et cette disposition figurait déjà dans la loi maritime de 1990.

Ad art. 26. L'article 26 détermine un certain pouvoir d'appréciation de l'inspecteur maritime que la situation peut requérir en ouvrant la possibilité d'accorder l'autorisation au navire de rejoindre un chantier naval pour effectuer des réparations.

Ad art. 27. L'article 27 prévoit la prise en charge par l'armateur des frais engendrés. Il est à rappeler à cet endroit que le Commissariat aux affaires maritimes est une administration qui bénéficie du régime de la gestion séparée.

Ad art. 28. Cet article reprend une disposition qui figurait déjà en substance à l'article 71 de la loi maritime de 1990. L'équipage peut s'adresser au commissaire aux affaires maritimes s'il estime que le navire n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues. La future loi mettant en œuvre la nouvelle convention du travail maritime, 2006 comportera des précisions quant au droit de requête de l'équipage en matière sociale.

Ad art. 29. Cet article dispose qu'indépendamment des pouvoirs des officiers de police judiciaire ou des agents d'autorités étrangères habilitées à intervenir à bord d'un navire en vertu du droit international, le commissaire constate les infractions aux dispositions de la présente loi et aux conventions internationales sur la base des rapports d'inspection établis par les organismes agréés, les inspecteurs maritimes ou les autorités de l'Etat du port. Ces dispositions sont nécessaires dans la mesure où le commissaire aux affaires maritimes qui est titulaire des prérogatives pour l'application de la présente loi ne pourra guère procéder lui-même au constat des faits. Les inspecteurs maritimes et les inspecteurs des organismes agréés remettent une copie du rapport d'inspection au capitaine.

La procédure de contestation doit être simple. La seule exigence consiste à ce que le commissaire aux affaires maritimes soit informé de la contestation. Il pourra notamment ordonner une nouvelle inspection.

Ad art. 30. Les articles 30 à 36 introduisent les nouvelles dispositions relatives aux obligations de l'Etat du pavillon résultant de la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des Etats du pavillon. L'article 30 met à charge du commissaire de vérifier les antécédents du navire en matière de sécurité. L'article renvoie aux procédures internes du Commissariat aux affaires maritimes. Ces procédures existent et font l'objet d'audits réguliers dans le cadre de la certification ISO.

Ad art. 31. L'article 31 prévoit un échange d'informations entre administrations maritimes relatives à la sécurité des navires.



Ad art. 32. L'article 32 vise le cas où un navire est détenu par une autorité étrangère. Plusieurs conventions internationales respectivement les directives européennes en matière de contrôle énoncent les principes en la matière. La pratique administrative est inscrite dans les procédures du Commissariat aux affaires maritimes. Considérant que les articles sous revue concernent le système d'assurance de la qualité de l'administration, il convient de renvoyer aux procédures internes qui s'appuient par la force des choses sur les principes réglementaires applicables.

Ad art. 33. L'article 33 dresse une liste d'informations minimales qui doivent être détenues au Commissariat aux affaires maritimes et seront accessibles aux personnes ayant un intérêt légitime.

Ad art. 34. L'article 34 met à charge du ministre en tant qu'autorité de tutelle de l'administration de veiller à ce que le Commissariat aux affaires maritimes soit soumis à un audit de l'OMI. Il est à noter que le commissariat s'était porté volontaire pour un tel audit et figure dans la première vague d'administrations auditées par l'OMI.

Reprenant les dispositions de la directive, le présent article prévoit une arrivée à expiration de la disposition au plus tard le 17 juin 2017 ou à une date antérieure en fonction de l'évolution de la réglementation internationale. Il est à noter que la communauté européenne a un rôle précurseur en rendant obligatoire l'audit de l'OMI.

Ad art. 35. Cet article énonce le principe de la mise en place d'un système de gestion de la qualité par l'administration. Conformément à la directive, cette obligation est limitée à la partie opérationnelle des activités liées au statut d'Etat du pavillon. Le système actuellement en place au Commissariat aux affaires maritimes va au-delà en y incluant certaines procédures administratives et la maintenance du système informatique. Le deuxième alinéa traite de la situation où le Luxembourg figurerait sur la liste noire du Mémorandum de Paris. Cette liste est dressée sur la base des inspections effectuées par l'Etat du port. Elle se compose d'une liste blanche, d'une liste grise et d'une liste noire, cette dernière faisant état des mauvais éléments en matière de sécurité maritime.

Elle fournit de nombreuses informations et met en lumière la performance des différents intervenants comme les sociétés de classification ou les Etats du pavillon. Si le Luxembourg, figure sur la liste noire pendant plus de deux ans, le ministre doit remettre un rapport circonstancié à la Commission européenne.

Ad art. 36. La détermination d'objectifs de qualité est inhérente à un système de gestion d'assurance de la qualité. Il appartient au commissaire aux affaires maritimes en tant que responsable de l'administration de déterminer les objectifs de qualité de son administration.

Ad art. 37. Le chapitre 5 débutant par l'article 37 est une réforme des dispositions correspondantes du titre 2 de la loi maritime de 1990 induite par l'évolution du cadre légal au plan communautaire. Un certain nombre de changements structurels du règlement (CE) n° 391 au/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités et à effectuer et l'inspection et la visite des navires sont repris dans le projet de loi alors que les autres dispositions sont reprises dans un règlement grand-ducal plus particulièrement les dispositions de la directive 2009/15/CE



du 23 avril 2009. Le présent projet de loi se limite à reprendre les dispositions pertinentes du règlement européen pour assurer la cohérence avec les dispositions nationales relatives aux organismes agréés et plus particulièrement la procédure d'agrément et d'autorisation. D'après l'article 37, l'inspection des navires menant à la délivrance de certificats internationaux est réservée aux organismes agréés. Ces organismes, sont soumis à un double niveau d'autorisation, en l'occurrence l'agrément à délivrer par la Commission européenne et l'autorisation nationale qui est celle de l'Etat du pavillon.

Ad art. 38. L'organisme ne peut pas solliciter directement l'agrément auprès de la Commission européenne, mais doit passer par un Etat membre qui soumettra une demande d'agrément à la Commission européenne. L'évaluation de l'organisme sera faite par la Commission européenne avec le ou les Etats demandeurs. La Commission européenne peut refuser de délivrer l'agrément si les performances de l'organisme sont jugées insuffisantes.

Ad art. 39. L'Etat membre est limité dans le choix des organismes, en ce sens qu'il ne peut désigner que les organismes bénéficiant de l'agrément européen pour délivrer des certificats internationaux à ses navires et les faire inspecter à ces fins. Corollaire de la liberté d'établissement, le ministre ne peut pas refuser de délivrer une autorisation à un organisme agréé, du moins en principe. Il peut tenir compte des besoins nationaux par exemple. L'administration maritime conclut une convention de travail avec l'organisme agréé conformément aux directives européennes. A défaut de trouver un accord pour la conclusion de cette convention de travail, le ministre serait en droit de refuser l'autorisation pour agir pour le compte des navires luxembourgeois. Un tel cas de figure n'est pas hypothétique et les désaccords pourraient porter sur des questions de responsabilité qui feront par ailleurs l'objet d'une réforme proposée par le présent projet de loi. Enfin, le paragraphe 2 prévoit une clause de réciprocité inscrite au règlement européen.

Ad art. 40. L'article 40 fixe le principe de l'établissement d'une relation de travail entre le Commissariat aux affaires maritimes et l'organisme agréé. Le texte prend également soin de préciser que la négociation de cette convention précède l'autorisation ministérielle.

Les organismes agréés qui disposent d'une autorisation ministérielle au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi continuent de bénéficier de cette autorisation sous réserve du respect des conditions d'agrément et du maintien de la convention de travail. A ce stade, le ministre a autorisé sept organismes agréés ce qui couvre largement les besoins nationaux.

Ad art. 41. L'article 41 régit le cas où l'initiative du retrait d'autorisation ou de la suspension revient au ministre et ne comporte pas de commentaire particulier.

Pour préciser l'étendue de l'agrément il est indiqué que l'agrément est octroyé par la Commission européenne et que le ministre ne peut autoriser qu'un organisme déjà agréé. La Commission européenne peut délimiter l'agrément et en ce sens il est logique que le ministre devra tenir compte de ces limites en délivrant l'autorisation nationale.

Ad art. 42. Cet article précise que l'agrément est délivré par la Commission européenne tel qu'il résulte du règlement européen, cette disposition étant reprise ici pour la lisibilité des procédures respectives. La Commission a une marge d'appréciation quant à l'étendue de l'agrément et le ministre est logiquement lié par la portée de l'agrément délivré par la Commission européenne.



Ad art. 43. L'article 43 concerne les sanctions administratives qu'envisagerait la Commission européenne. Les sanctions de l'autorité nationale sont indépendantes de celles-ci.

Ad art. 44. L'article 44 prévoit le cas d'un retrait d'agrément à un organisme agréé. Le paragraphe premier permet au commissaire aux affaires maritimes de prendre des mesures transitoires visant à empêcher que les navires certifiés par cet organisme ne se retrouvent dans une situation qui les empêche de naviguer du fait de la sanction de l'organisme agréé. Le texte prend néanmoins soin de préciser qu'il ne doit pas s'agir de considérations spécifiques aux navires c'est-à-dire que le retrait d'agrément serait intervenu pour des irrégularités graves, constatées à bord du navire en question. Le texte prend le soin de mentionner que le retrait de l'agrément est prononcé par la Commission européenne, les modalités exactes étant précisées dans le règlement européen.

Ad art. 45. L'article 45 se limite à reprendre le principe de l'évaluation de l'organisme agréé par la Commission européenne en association avec les Etats membres.

Ad art. 46. Cet article repris du règlement européen garantit à la Commission européenne et aux administrations maritimes compétentes l'accès aux informations auprès des organismes agréés. Le texte prend le soin de préciser que d'éventuelles dispositions contractuelles des organismes agréés ne pourront pas être opposées. En ce sens les organismes agréés veilleront lors de la conclusion de nouveaux contrats à ce que de telles clauses de confidentialité n'y figurent pas.

Ad art. 47. Ce texte met explicitement à charge des organismes agréés de coopérer avec les administrations étrangères en charge des inspections des navires étrangers touchant leurs ports. De même, le texte précise les informations que les organismes agréés doivent fournir au Commissariat aux affaires maritimes. Le dernier alinéa fixe une obligation d'information de l'entité évaluation de l'organisme agréé au bénéfice du ministre. L'autorisation nationale de l'organisme agréé est délivrée par le ministre, de la sorte il paraît approprié qu'il soit le destinataire cette information.

Ad art. 48. L'article 48 précise de façon fort utile qu'un navire qui s'est fait retirer le certificat de classification, respectivement qui a changé de classification ne peut pas se faire délivrer un certificat international sans en informer le commissaire aux affaires maritimes qui pourra le cas échéant demander une inspection complète. Le régime du certificat de classification est distinct du régime des certificats internationaux. Cependant les deux types de certificats ont une incidence en matière de sécurité et une disposition de ce type doit permettre d'arriver à des situations aberrantes. En ce sens il est légitime et nécessaire que l'autorité du pavillon soit informée du retrait ou la modification du certificat de classification.

Ad art. 49. Cet article prévoit que la loi relative à la sécurité maritime doit se trouver à bord de tous les navires battant pavillon luxembourgeois.

Ad art. 50. La présente réforme de la loi maritime de 1990 donne l'occasion de revoir le régime de la responsabilité. Cela n'a pas été totalement possible du fait du choix de l'instrument du règlement grand-ducal pour transposer la directive 2001/105/CE qui introduisait une clause de responsabilité limitée cependant à la relation entre l'administration



et les organismes agréés. Le présent texte va plus loin pour couvrir le cas des parties intervenant dans la certification dite statutaire des navires, y compris l'Etat.

Dans un passé récent, des accidents, voire des naufrages, de navires, qui ont causé des dommages importants ont posé la question des responsabilités civiles et pénales en matière maritime sous un angle nouveau.

Les causes des accidents peuvent être multiples: faiblesse de la structure du navire à la construction, vétusté, entretien insuffisant, erreur humaine, intempéries exceptionnelles ou une combinaison de plusieurs facteurs posant des problèmes de responsabilité extrêmement complexes.

Il y a une tendance relativement récente consistant à rechercher la responsabilité de tous les intervenants impliqués et potentiellement responsables à des degrés très divers sur la base des lois nationales et en particulier au plan pénal ou sur les lois relatives à la protection de l'environnement.

Cette évolution tend à faire reculer les concepts du droit international relatifs à la responsabilité dans le domaine maritime qui focalise la responsabilité civile sur l'armateur. Celui-ci dispose sur la base de plusieurs conventions internationales d'une limitation de responsabilité dans un certain nombre de cas. Cette situation juridique a une explication historique qui prend son origine dans ce que l'on appela l'aventure maritime et qui donna des institutions particulières et exorbitantes du droit commun au droit maritime. Il résulte de cela que le dommage réellement causé par un navire n'est pas suffisamment couvert dans certains cas et plus particulièrement en cas de pollution grave.

Pour certains transports, notamment le transport pétrolier et le transport de marchandises dangereuses, le législateur international a réagi en instituant des fonds de compensation qui interviennent lorsque la couverture des dommages se révèle insuffisante. A son tour, la couverture prévue par ces fonds peut se révéler insuffisante compte tenu de l'énormité des dommages qui peuvent être causés à l'environnement.

Le système de la responsabilité pour la navigation constitue aujourd'hui un véritable débat. Au plan international les plafonds prévus en matière d'indemnisation ont été revus à la hausse, mais un changement du système dans son fondement n'est pas à l'ordre du jour de l'OMI. La controverse a bien lieu dans l'opinion publique en cas de pollution et devant les juridictions nationales.

Ainsi, nous avons pu observer que l'affréteur du navire assume volontairement la réparation du dommage ou d'une partie lors du naufrage d'un navire transportant sa cargaison. Tel a été le cas lors du naufrage de l'Erika. Il est vrai que les pressions politiques et celles de l'opinion publique en émoi étaient considérables.

La recherche d'autres responsabilités, pour compréhensible qu'elle soit, peut aussi donner lieu à des dérives dans la mesure où elle occulterait le principe que c'est bien l'armateur au premier plan qui est responsable de l'état de son navire et des actions de son équipage. D'autres responsabilités peuvent évidemment exister et des comportements fautifs peuvent contribuer à des accidents et partant des dommages. Cependant de telles responsabilités ne doivent pas bouleverser le régime de responsabilité si particulier du transport maritime, et



d'autres intervenants même fautifs, ne pourront revêtir dans les faits une fonction « d'assureur » de l'armateur quant à l'état de son navire, par le biais de leur mise en cause au plan de la responsabilité civile.

Les sociétés de classification exercent une activité dite statutaire consistant dans l'émission de certificats aux navires prévus par les conventions internationales. La délivrance de ces certificats est réservée aux Etats qui délèguent tous cette compétence, en tout ou en partie. L'on peut donc affirmer avec une certaine doctrine qu'il s'agit là d'une mission de service public. Quoique les sociétés de classification soient des entités juridiquement distinctes de l'Etat, ce qui leur confère une responsabilité autonome, des situations sont envisageables où la responsabilité de l'Etat peut-être recherchée par ricochet. En principe, l'Etat dispose d'une immunité de juridiction devant les tribunaux étrangers, mais sa responsabilité peut-être recherchée facilement devant des juridictions nationales.

Les premiers à subir les dommages collatéraux d'une recherche de responsabilités additionnelles furent les sociétés de classification. Face à la limitation de la responsabilité de l'armateur, leur démarche consistait à obtenir également une forme de limitation au plan international. L'argument principal, facile à suivre, consiste dans les résultats absolument disproportionnés que peut produire la mise en œuvre de leur responsabilité devant des juridictions sur la base du droit commun, face à une situation exorbitante du droit commun qui est la limitation de la responsabilité l'armateur. L'autre argument, lié au premier, tient à leur rôle effectif, respectivement à la valeur de la certification en matière statutaire, qui nous le répétons est un contrôle sur la base de normes internationales et dont le but n'est pas de libérer l'armateur de ses responsabilités en matière de sécurité.

A titre d'illustration, un navire a plusieurs kilomètres de soudure. Il n'est pas possible de les vérifier toutes en quelques heures. Il faudrait des semaines. De façon générale et en termes simples, une inspection menant à la délivrance de certificats statutaires n'est pas un contrôle complet du navire. La certification n'a pas pour effet de décharger l'armateur de ses obligations au plan de la maintenance du navire.

Les sociétés de classification ont obtenu une certaine satisfaction au plan européen en obtenant dans de nombreux cas des limitations contractuelles de leur responsabilité avec les Etats. La directive 2001/105/CE établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes autorise les Etats membres pour ce faire et en trace la cadre. Effectivement, il arrive plus fréquemment que par le passé semble-t-il, que la responsabilité de toutes les parties impliquées ou potentiellement responsables, soit recherchée en justice. Ainsi, la société de classification et l'Etat suédois ont été poursuivis après le naufrage de l'Estonia pour ne citer que cet exemple.

Concernant en particulier la mission de certification des navires par les sociétés de classification sur la base des conventions internationales, qui n'est pas leur seule activité, l'Etat se retrouve en quelque sorte au plan de la responsabilité civile dans une communauté d'intérêt avec les sociétés de classification agissant pour son compte. Donc pour l'Etat aussi, la recherche de responsabilités additionnelles peut mener à des résultats disproportionnés au regard de son rôle effectif, qui est celui de la certification.



Il appartient à la loi nationale de régler cet aspect et de veiller à ce que le régime international dans son esprit et son fondement ne trouve des applications incohérentes au plan national.

Il a dès lors paru prudent au gouvernement de faire clarifier, la question de la responsabilité de l'administration luxembourgeoise et des personnes auxquelles elle peut déléguer certaines de ses missions dans le même contexte. La portée de ces missions est clarifiée par ailleurs dans le texte et plus particulièrement à l'article 13. La motivation est clairement celle de prévenir de possibles dérives au plan des responsabilités civiles, ce qu'une certaine doctrine décrit comme la tentation des « poches profondes ». Il a paru approprié, non pas d'écarter toute limitation de la responsabilité des intervenants au plan du contrôle de la sécurité, mais de la circonscrire à ce qui est perçu comme de justes proportions.

La loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois a créé une administration spécialisée qu'est le Commissariat aux affaires maritimes. Elle n'a pas pour autant fait du Commissariat une entité juridiquement distincte de l'Etat. Par conséquent, la responsabilité de l'administration sera, en matière maritime, la responsabilité de l'Etat. Cette responsabilité existe par application des principes généraux de la responsabilité civile de la puissance publique, tels qu'ils figurent dans la loi du 1^{er} septembre 1988 relative à la responsabilité civile de l'Etat et des collectivités publiques. Le présent article ne déroge pas à ces principes pour les activités journalières de l'administration non visés par cet article.

Il précise toutefois l'étendue de la responsabilité de l'Etat et de ses délégués, en s'inspirant étroitement des deux précédents que constituent l'article 20 de la loi du 23 décembre 1998 portant création d'une Commission de surveillance du secteur financier (texte qui reproduit l'article 65 de la loi du 5 avril 1993 relative au secteur financier) et l'article 24 de la loi du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances, tel qu'il a été modifié.

De même que la Commission de surveillance du secteur financier, et de même que le Commissariat aux assurances, le Commissariat aux affaires maritimes présente en effet la particularité, inhérente à sa mission, d'être essentiellement une autorité de surveillance d'activités d'entreprises privées indépendantes de l'Etat. Par ailleurs, et là encore, à l'instar de la Commission de surveillance du secteur financier et du Commissariat aux assurances, le Commissariat aux affaires maritimes est l'autorité de surveillance du secteur maritime plus particulièrement en charge de la sécurité maritime. Compte tenu de ce qui a été esquissé plus haut, l'on ne peut plus exclure que la responsabilité de l'Etat soit recherchée en cas d'accident maritime pour des manquements réels ou supposés dans l'exercice de missions de surveillance ou de certification. Or, un accident maritime peut entraîner des dommages potentiellement importants et la recherche de la responsabilité de l'Etat peut mener à des situations critiques au regard des facultés budgétaires de l'Etat luxembourgeois. Une telle situation qui aurait pour effet de substituer la responsabilité de tiers à la responsabilité première de l'armateur, notamment par la mise en œuvre de mécanismes de responsabilité tel que la responsabilité in solidum, n'a certainement pas été dans l'esprit du législateur international quand il a accordé une limitation de responsabilité à l'armateur.

Pour l'essentiel, le présent projet ne fait que reprendre dans une large mesure le contenu substantiel des deux textes relatifs à la responsabilité de la Commission de surveillance du secteur financier et du Commissariat aux assurances moyennant des adaptations terminologiques qui ont paru nécessaires dans le contexte maritime. A cet égard, les



considérations développées à l'appui de l'article 65 de la loi du 5 avril 1993 et à l'appui de l'article 24 de la loi du 6 décembre 1991 (précitées) sont transposables, sans difficultés, au présent cas. Ces considérations, exprimées dans les documents parlementaires n° 36003 (p. 2-4) et 3835 (p. 17-18), et approuvées dans les avis du Conseil d'Etat (Doc. parl. 36002, p. 21, respectivement Doc. parl. 3835, p. 28) et dans les rapports de la Commission des Finances et du Budget (spécialement Doc. parl. 36004, p. 1 5-16) sont transposables au présent projet.

A l'instar des textes applicables au secteur financier et au secteur des assurances, il est indiqué que la mission de contrôle et de certification des navires se fait exclusivement dans l'intérêt public. Cette affirmation couvre l'administration qui est détentrice de cette prérogative et elle est étendue aux autres personnes intervenant par délégation à ce titre sur la base de la réglementation internationale, nationale et de dispositions contractuelles.

Pour éviter que des attentes contraires ne se développent, le présent article précise bien que l'existence de cette surveillance ne constitue pas une garantie pour des intérêts individuels.

La première particularité du présent article avec son alinéa deux consiste dans la précision que pour que la responsabilité civile de l'Etat, et des personnes physiques ou morales auxquelles sont déléguées tout ou parties desdites missions pour les dommages individuels subis par les armateurs ou des tiers puisse être engagée, il doit être prouvé que le dommage a été causé par une faute grave dans le choix et l'application des moyens mis en œuvre pour l'accomplissement de la mission de service public. Cet alinéa repose sur les mêmes principes que les textes précités relatifs au secteur financier et au secteur de l'assurance.

Il en découle que la mission de surveillance, qu'elle soit exercée par le Commissariat aux affaires maritimes ou par les personnes physiques ou morales intervenant et participant par délégation, en l'occurrence les inspecteurs maritimes et les organismes agréés, ne comporte pas une garantie totale quant à la sécurité du navire dans la mesure où elle est ponctuelle d'une part et circonscrite d'autre part. Elle ne saurait garantir, ni aux armateurs, ni aux tiers, qu'ils ne courent aucun risque ou que l'Etat et les sociétés de classification prendraient en charge les dommages qu'ils subiraient. Il y a lieu de se reporter à ce qui est dit quant à la valeur du certificat et la portée des inspections. L'accomplissement des missions de contrôle résultant dans la délivrance de certificats dits statutaires n'a pas pour objet de décharger l'armateur de sa responsabilité en ce qui concerne l'état du navire et son exploitation.

En principe, la délivrance de certificats de classification n'a pas non plus cet effet, mais la situation est quelque peu différente du fait du caractère purement conventionnel de la relation. Ce type de relation purement privée entre l'armateur et la société de classification, respectivement le chantier naval n'est pas visé par cet article. Ceci est seulement mentionné pour une meilleure compréhension de différents types de relations qu'il peut y avoir. Généralement les contrats conclus en la matière comprennent des règlements précis sur les responsabilités et la portée exacte des missions.

La responsabilité de l'Etat ou des personnes physiques ou morales participant aux missions de contrôle et de certification des navires par délégation étatique ne peut être engagée que sur la preuve d'une faute grave dans l'exécution de cette obligation et d'un lien de causalité entre cette faute grave et le dommage subi. La preuve d'une faute implique nécessairement un jugement sur la façon dont l'Etat, en l'occurrence le Commissariat ou les personnes physiques ou morales participant aux missions de contrôle et de certification des navires par délégation se sont acquittés de leur mission.



Or, le contrôle des navires en vue de leur certification ou dans le contexte d'un contrôle par l'Etat du pavillon n'est pas une tâche mécanique. A l'instar d'une photo, on capte un aspect à un moment donné. Le projet définit par ailleurs la portée d'un certificat. Il convient donc de lire cet article-ci à la lumière de l'article 15 qui détermine en droit interne la valeur du certificat.

En cas de faute commise par le Commissariat, par les inspecteurs maritimes ou par les sociétés de classification, leur responsabilité est susceptible d'être engagée.

Toutes les activités du Commissariat aux affaires maritimes ne font évidemment pas l'objet d'une délégation. Parmi les activités du Commissariat exercées par les fonctionnaires et employés du Commissariat lui-même figurent les activités suivantes:

1. Délivrance du certificat d'immatriculation, ensemble avec le conservateur des hypothèques;
2. Délivrance d'un certificat d'équipage minimal pour les navires;
3. Délivrance d'un certificat attestant l'existence d'une assurance antipollution conformément à la convention CLC;
4. Délivrance d'un livret de marin;
5. Délivrance d'un endossement des brevets de qualification de certains marins, conformément à la convention STCW
6. Délivrance des certificats d'exemption.

Pour lesdites missions, qu'il ne vise pas, cet article ne déroge pas au droit commun sur la responsabilité de l'Etat.

Ad art. 51. Cet article est repris en substance de l'article 5 du règlement grand-ducal du 19 janvier 2004 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (directive 2001/105/CE)

L'hypothèse envisagée est celle où l'Etat luxembourgeois serait finalement déclaré responsable d'un incident provoqué par un acte quelconque d'un organisme et se verrait obligé d'indemniser les personnes lésées. Dans ce cas de figure, le texte prévoit un recours de l'Etat contre l'organisme ayant provoqué le préjudice. La directive permet aux Etats membres de choisir de limiter son recours à l'encontre des organismes en fonction de la gravité de leurs actes. Conformément au choix laissé par la directive aux Etats membres, le gouvernement luxembourgeois décide de rendre les dispositions relatives à la responsabilité financière automatiquement applicables à tout contrat conclu avec les organismes agréés. En effet, la directive permet aux Etats membres, soit d'adopter des dispositions relatives à la limitation de la responsabilité financière dans les accords contractuels avec les organismes agréés, soit de remplacer ces clauses « par des dispositions légales équivalentes. »

Cet article n'est pas en contradiction avec l'article précédent. L'objet de la directive communautaire n'est évidemment pas d'obliger les Etats membres de rendre responsables leurs administrations maritimes nationales des fautes commises par les sociétés de classification. Il semblerait que le texte de la directive soit inspiré de la législation américaine. Il faut en droit des Etats Unis que dans un premier temps la responsabilité de l'Etat soit recherchée avant d'atteindre l'organisme agréé. Ceci n'est pas précisé dans le texte



de la directive, mais une telle approche ne cadre guère dans l'architecture de notre système juridique.

D'une part, l'on peut considérer la mise en cause de la responsabilité de l'Etat pour le fonctionnement défectueux de ses administrations comme généreux et la mise en œuvre de cette responsabilité en matière de délivrance de certificats risque d'aboutir à des situations totalement déséquilibrées tel qu'exposé à l'article qui précède. D'autre part, il est à noter que le Luxembourg ayant opté pour une pleine délégation de la délivrance des certificats en question n'intervient pas dans la délivrance des certificats. Il se cantonne dans une mission de surveillance des organismes agréés ensemble avec les autres Etats membres et la Commission européenne. Le même raisonnement est transposable en partie aux autres types d'inspections, moins sensibles en ce sens qu'elles n'aboutissent pas à la délivrance d'un certificat. Elles peuvent cependant aboutir à des mesures coercitives.

Pour conclure, le gouvernement se permet d'insister sur le fait qu'après l'adoption du présent projet de loi, le régime de la responsabilité civile de l'Etat pour les activités du Commissariat aux affaires maritimes se rapproche du régime de la responsabilité de l'Etat du fait de la Commission du surveillance au secteur financier et du fait du Commissariat aux assurances, et que cette harmonisation se justifie entièrement par la similitude des situations dans lesquelles se trouvent les trois administrations en question.

Ad art. 52. L'obligation d'assurance a pour objet de garantir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir et qui résultent d'événements se produisant à bord du navire ou en relation avec son exploitation. L'assurance doit couvrir l'indemnisation des dommages causés aux personnes, aux biens, à l'environnement ; elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit. C'est une police très large qui tend à couvrir tous les risques qui ne sont pas pris en charge par l'assurance sur corps (assurance par laquelle le propriétaire se garantit notamment contre la perte éventuelle du navire). Ce texte reprend en substance, celui de l'article 62 de la loi maritime de 1990.

A côté de cette obligation d'assurance responsabilité générale, les articles 52.1 et 52.2 précisent des régimes particuliers issus de la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de cargaison et par la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour s'assurer qu'une indemnisation convenable soit prévue pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures des navires en cause dans des sinistres maritimes. La convention impute la responsabilité civile de ces dommages aux propriétaires des navires dont les hydrocarbures polluants ont été déversés accidentellement ou rejetés volontairement. Le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 (CLC Prot 92) a été approuvé par la loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime. Le Protocole de 1992 prescrit la délivrance de certificats attestant l'existence d'un contrat d'assurance valide ou d'une autre garantie valide répondant aux exigences de la convention. L'Etat du pavillon délivre ces certificats. Les certificats CLC (1992) des navires battant pavillon



luxembourgeois sont délivrés par le Commissariat aux affaires maritimes. Le certificat doit être conservé à bord et montré sur demande aux agents dûment autorisés.

La Convention « Hydrocarbures de soute » a quant à elle été adoptée le 23 mars 2001, sous l'égide de l'OMI. Entrée en vigueur en 2008, elle couvre les dommages causés à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, le coût des mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures. Elle s'applique à tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.

Cette Convention établit de façon exclusive la responsabilité objective du propriétaire du navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Par « propriétaire du navire », on entend le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, mais aussi l'affrètement coque nue, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

Le propriétaire du navire (ou la personne qui lui a fourni l'assurance ou une autre garantie financière) peut limiter sa responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC).

Le texte de la convention a été approuvé par la loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Ad art. 53. Sans observations.

Ad art. 54. Sans observations.



IV. Tableau de correspondance

Directive 2009/21/CE	Projet de loi
Article 1	Article 2
Article 2	Non transposé
Article 3	Article 1
Article 4	Articles 30 et 31
Article 5	Article 25.4
Article 6	Article 33
Article 7	Article 34
Article 8	Article 35
Article 9	Non transposé
Article 10	Non transposé
Article 11	Non transposé
Article 12	Non transposé
Article 13	Non transposé

V. Fiche financière

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

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