



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

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de loi	p. 4
III.	Commentaire des articles	p. 8
IV.	Fiche financière	p. 10
V.	Fiche d'impact	p. 11



I. Exposé des motifs

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

Si l'épave se situe dans les eaux territoriales d'un État, la loi de cet État est applicable à son enlèvement. En revanche, dans la zone économique exclusive (ZEE) ou à défaut, dans la zone adjacente à la mer territoriale sans qu'elle ne dépasse 200 miles marins, un vide juridique existait. L'adoption en 2007 de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves est venue combler ce vide. Au-delà de la ZEE ou des 200 miles marins, la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, a vocation à s'appliquer.

La convention de Nairobi, 2007, répond à trois objectifs :

- Définir les droits des États affectés pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE ;
- Mettre en place un système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit ;
- Obliger les propriétaires inscrits à souscrire une assurance ou autre garantie pour couvrir les frais de localisation, signalisation voire d'enlèvement du navire.

Elle définit le terme épave de manière large et oblige l'armateur et le capitaine de faire un rapport à l'État affecté de tout incident qui aura résulté en une épave. Sur base de ce rapport et selon les critères listés par l'article 6 de la convention de Nairobi, 2007, la dangerosité de l'épave sera évaluée.

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

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

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

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

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

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



Il peut également limiter sa responsabilité sur la base de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité, 1976 (LLMC 76) sauf si une réserve a été émise sur la possibilité de limiter la responsabilité du propriétaire du navire pour l'enlèvement des épaves sur base de cette dernière convention.

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

Il doit obligatoirement souscrire une assurance ou une garantie financière si son navire a une jauge brute supérieure ou égale à 300. Ces navires devront recevoir un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou garantie financière, émis par l'État du pavillon, ou par un autre État partie si l'État du pavillon n'a pas ratifié la convention de Nairobi, 2007.

La convention de Nairobi, 2007, est entrée en vigueur pour les États parties le 14 avril 2015.

Tant que le Luxembourg n'avait pas adhéré à la convention de Nairobi, 2007, les navires d'une jauge brute de plus de 300, battant pavillon luxembourgeois, devaient se procurer le certificat d'assurance auprès d'autres États parties. Ceci engendre des complications administratives pour les propriétaires de navires.

Le Luxembourg entend adhérer à la convention de Nairobi, 2007. Le projet de loi a été déposé le 2 juillet 2021. La loi entrera en vigueur pour le Luxembourg trois mois après le dépôt de l'instrument d'adhésion auprès du Secrétariat Général de l'Organisation Maritime Internationale.

A cette date, l'État luxembourgeois pourra émettre lesdits certificats pour les navires arborant son pavillon. Sur base du présent projet de loi, le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes est désigné comme l'organe compétent pour la mise en œuvre de la convention de Nairobi, 2007. Il pourra déléguer tout ou partie de ses fonctions à des organismes habilités sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Par ailleurs, le projet de loi met en place un régime de sanctions pénales spéciales en cas d'infractions aux dispositions de la convention de Nairobi, 2007.

Enfin, il ajoute la convention de Nairobi, 2007, à l'énumération faite à la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.



II. Texte du projet de loi

Art. 1^{er}. La présente loi met en œuvre la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois quelle que soit leur jauge et de quelque type que ce soit y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.

Art. 2. Sauf en cas d'indications contraires, les termes employés dans le présent chapitre sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007, sinon par la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

L'exploitant du navire ne peut être considéré comme le propriétaire inscrit du navire que si ce dernier lui appartient au moins partiellement.

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

Une copie dudit rapport est adressée au commissaire.

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

(2) Le commissaire émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article 12 paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. Le commissaire s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6 de la Convention de Nairobi, 2007.

(3) Le commissaire peut déléguer la vérification de la couverture de l'assurance ou de la garantie financière et la délivrance du certificat d'assurance obligatoire à une institution ou un organisme habilité dans les conditions et sous les réserves mentionnées à l'article 12, paragraphe 3, de la Convention de Nairobi, 2007.

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

(5) Une copie du certificat est conservée par le commissaire ou est déposée auprès de ce dernier.

Art. 5. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire inscrit qui n'enlève pas l'épave, dont il est établi qu'elle constitue un danger, selon les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.



Art. 6. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'a pas souscrit l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière visées à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 7. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 8. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent volontairement pas le rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, dans les plus brefs délais aux autorités compétentes de l'État affecté.

Art. 9. En cas de récidive dans le délai de cinq ans après une condamnation du chef d'une infraction prévue aux articles 5 à 8, les peines pourront être portées au double.

Les condamnations définitives prononcées à l'étranger sont prises en considération aux fins d'établissement de la récidive pour autant que les infractions ayant donné lieu à ces condamnations sont également punissables suivant les articles 5 à 8.

Art. 10. En application de l'article 4 du Code pénal, peut être poursuivi et jugé au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues aux articles 5 à 8. Toutefois, aucune poursuite n'aura lieu lorsque l'inculpé, jugé en pays étranger du chef de la même infraction, aura été acquitté. Il en sera de même lorsque, après y avoir été condamné, il aura subi ou prescrit sa peine ou qu'il aura été gracié. Toute détention subie à l'étranger par suite de l'infraction qui donne lieu à la condamnation dans le Grand-Duché, sera imputée sur la durée des peines emportant privation de la liberté.

Art 11. Le certificat délivré par l'autorité compétente d'un autre État partie, conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007, avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Art. 12. Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit:

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



ANNEXE

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE
RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS D'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES**

***CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE
REMOVAL OF WRECKS***

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

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

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

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

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

Type de garantie – *Type of security*

Durée de la garantie – *Duration of security*

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

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

Nom – *Name*

Adresse – *Address*

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



Délivré par le Commissaire aux affaires maritimes du Grand-Duché de Luxembourg.
Issued by the Commissioner in charge of Maritime Affairs of the Grand Duchy of Luxembourg

Fait à - at, le - on.....

.....
Le Commissaire aux affaires maritimes



III. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}. Cet article reprend la définition des navires visés par l'article 1^{er}, paragraphe 2 de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « convention de Nairobi, 2007 ». La convention de Nairobi, 2007, n'exclut pas de son champ d'application des navires en fonction de leur usage commercial ou non. De même, la convention de Nairobi, 2007, ne fait pas de différences entre les navires en fonction de leur jauge, sauf en matière d'assurance. Les dispositions de la présente loi s'appliquent donc aux navires battant pavillon luxembourgeois que ce soit sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ou sur base de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.

Ad art. 2. L'article 2 renvoie à convention de Nairobi, 2007 et à la loi du 9 novembre 1990 précitée pour les définitions des différents termes employés. Le terme de propriétaire inscrit peut cependant porter à confusion dans la mesure où la loi du 9 novembre 1990 précitée permet à une personne non propriétaire d'inscrire un navire au registre maritime luxembourgeois. Or, la convention de Nairobi, 2007, tout comme les autres conventions ayant pour objet de créer un régime de responsabilité et de compensation spécial entend cibler le propriétaire ou les propriétaires du navire. Cette interprétation est confirmée par la définition de l'exploitant du navire qui peut être le propriétaire ou une autre entité (article 1^{er}, paragraphe 9 de la convention de Nairobi 2007). Le propriétaire ne peut pas se dédouaner de ses responsabilités contractuellement.

Ad art. 3. Cet article rappelle les obligations de l'armateur et du capitaine sur base de l'article 5 de la convention de Nairobi, 2007. Il est ajouté que la copie du rapport est adressée au commissaire. Ceci n'est pas prévu à la convention de Nairobi, 2007, mais l'information est, dans certaines circonstances, requise sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 (articles sur la perte ou l'innavigabilité absolue du navire). Cet article étend donc l'obligation d'information à toute épave au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la convention de Nairobi, 2007.

Ad art. 4. Cet article a pour objectif de définir les organismes compétents pour la délivrance du certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière. Le commissaire est désigné comme l'organe compétent au sein de l'administration mais pourra déléguer la vérification de la couverture à une autre institution, comme par exemple le Commissariat aux assurances, ou à un organisme habilité.

Le choix de le délivrer en deux langues (français et anglais) a pour objectif de faciliter sa compréhension dans le secteur maritime, où l'anglais est la langue principale de travail.

Ad art. 5 à 8. Ces articles instaurent de nouvelles sanctions pénales visant à inciter les propriétaires inscrits à se conformer aux prescriptions de la convention de Nairobi, 2007.

Ad art. 9. Cet article prévoit qu'en cas de récidive des sanctions plus importantes peuvent être prononcées.

Ad art. 10. Cet article a pour objectif d'assurer que les juridictions luxembourgeoises seront compétentes dans la mesure où les infractions ne seront pas commises sur le territoire luxembourgeois et que l'auteur pourrait ne pas être un ressortissant luxembourgeois.



Ad art. 11. L'article 11 prévoit une mesure transitoire. Les certificats délivrés par un autre Etat partie avant l'entrée en vigueur de la loi restent valables pour toute leur durée.

Ad art. 12. L'article 12 complète l'énumération de l'article unique de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Ad annexe. Le modèle de certificat reprend celui établi par la convention de Nairobi, 2007, pour assurer sa reconnaissance internationale.



IV. 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 disposition dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.



V. Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé des projets: Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Ministère initiateur: Ministère de l'Économie

Auteur: Elisabeth Relave-Svendsen, Annabel Rossi

Tél .: 247 84457

Courriel: elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu, annabel.rossi@cam.etat.lu

Objectif(s) du projet: ratification et mise en œuvre de la Convention sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s): Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable

Date: février 2022

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ¹
Si oui, laquelle/lesquelles:
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui: Non:
 - Citoyens: Oui: Non:
 - Administrations: Oui: Non:
- Le principe « Think small first » est-il respecté?
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?) Oui: Non: N.a.:²
Remarques/Observations:
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: Non:
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui: Non:
Remarques/Observations:
- Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

² N.a.: non applicable



- simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: Non:
- Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: Non: N.a.:
- des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
b. amélioration de qualité réglementaire? Oui: Non:
Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).



13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système: **au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la loi**

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez pourquoi:
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui: Non: N.a.:
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui: Non: N.a.:

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui: Non: N.a.:

⁵ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)