



Amendements gouvernementaux au projet de loi n° 8419 portant modification

1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,

2° de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

Remarques préliminaires

Les présents amendements gouvernementaux du projet de loi n°8419 font suite à l'avis du Conseil d'État du 29 avril 2025.

Les amendements gouvernementaux et les modifications apportées au texte coordonné sont marqués en caractères **soulignés et gras** respectivement ~~rayés~~.

Les recommandations d'ordre légistique du Conseil d'Etat sont majoritairement acceptées et intégrées directement dans le texte coordonné.

L'insertion d'un nouvel article 2 entraîne une renumérotation des articles subséquents.

En raison de la suppression des articles 1.1.2.-2 (conformément à l'avis du Conseil d'Etat) et 1.2.1-2 (amendement 18), les articles subséquents sont renumérotés.

Amendement 1^{er} – insertion d'un nouvel article 2 modifiant l'article 0.3.0-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Libellé proposé

Art. 2. L'article 0.3.0-1 de la même loi est modifié comme suit :

« Art. 0.3.0-1. **(1)** Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire **aux affaires maritimes, qui a le statut de fonctionnaire de l'État,** ~~responsable de la gestion et chef hiérarchique,~~ et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

(2) Le Ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions nomme, sur proposition du commissaire, parmi les agents du Commissariat aux affaires maritimes, un ou plusieurs conservateurs des hypothèques maritimes, chargés de la tenue du registre des droits réels sur navire.

Ne sont pas applicables au conservateur des hypothèques maritimes :

1° l'article 27 de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat ;



2° les articles 2197, 2202 et 2203 du Code civil. »

Commentaire

Le présent ajout crée la fonction de conservateur des hypothèques maritimes au sein du commissariat aux affaires maritimes. Ce conservateur des hypothèques est nommé par le Ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions. Le conservateur des hypothèques maritimes a un statut identique à tout agent de l'État. A ce titre aucune responsabilité accrue ne lui est imposée et en contrepartie, il ne perçoit pas de salaires supplémentaires.

Amendement 2 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.0-1

Libellé proposé

Art. 1.1.0-1. **Définitions**

~~Aux fins~~ **Pour l'application** de la présente loi, on entend par :

1° **« charte-partie d'affrètement coque-nue »** : le contrat par lequel la gestion nautique et commerciale du navire sont transférées à l'affréteur qui devient l'exploitant du navire pendant la durée de l'affrètement coque-nue. Aux fins d'immatriculation, est assimilé au contrat d'affrètement coque-nue, le contrat de crédit-bail lorsque la société de crédit-bail propriétaire, en louant le navire, confie la gestion nautique et commerciale du navire au locataire-; ;

2° **« déclarant »** : la ou les personnes physiques ou morales au nom de qui ou desquelles le navire est immatriculé au registre maritime et qui figurent sur le certificat d'immatriculation-; ;

3° **« exploitant »** : le propriétaire du navire ou toute autre personne physique ou morale qui exploite le navire pour son propre compte. L'exploitant s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées aux termes des conventions internationales applicables et par le droit luxembourgeois, indépendamment du fait que d'autres personnes physiques ou morales s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou obligations-; ;

4° **« gestion nautique »** : l'armement et l'équipement du navire-; ;

5° **« immatriculation »** : l'acte d'inscrire un navire sous un numéro d'ordre d'une série continue au registre maritime.

On distingue deux types d'immatriculation :

i. l'immatriculation en pleine propriété : elle se fait sur base d'un titre de propriété. Le cas échéant, le navire immatriculé en pleine propriété peut être frété coque-nue, lorsque les effets de l'immatriculation sont suspendus durant la période de la charte-partie d'affrètement coque-nue pour permettre l'inscription du navire sur un registre étranger. Ceci entraîne le gel du pavillon luxembourgeois.

ii. l'immatriculation en affrètement coque-nue : il s'agit du cas où le navire est immatriculé sur le registre maritime luxembourgeois alors que les droits de propriété et autres droits réels le grevant sont inscrits dans le registre d'un autre État dont la législation permet l'abandon du pavillon national au profit du pavillon luxembourgeois-; ;



6° « jauge » : pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, la jauge brute et la jauge nette d'un navire sont mesurées conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, adoptée à Londres, le 23 juin 1969, approuvée par la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime ;

7° « nationalité luxembourgeoise du navire » : un navire est luxembourgeois lorsqu'il est immatriculé au registre maritime et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois ;

8° « navire » : sont est considérés comme navires, ~~pour l'application de la présente loi~~, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ne dépassant pas quinze ans d'âge à compter de la pose de la quille, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement.

Les navires autonomes et les drones marins et sous-marins sont considérés comme ~~un des~~ **navires** s'ils remplissent les conditions visées à l'alinéa 1^{er}. ~~Sauf dispositions contraires, ils respectent les dispositions pertinentes des conventions internationales et de la présente loi sinon les règles prescrites par règlement grand-ducal.~~

Le commissaire peut ~~toujours~~ exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire.

~~Il peut également accorder des dérogations aux navires qui ne répondent pas aux conditions posées à l'alinéa 1^{er} dans les limites prévues à l'article 1.1.2-2.~~ **Si les exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales applicables sont respectées, le commissaire peut également accorder des dérogations spéciales aux navires suivants : qui ne répondent pas aux conditions posées à l'alinéa 1^{er} dans les limites prévues à l'article 1.1.2-2, peuvent être considérés comme navires au sens de la présente loi :**

1° les engins d'une jauge brute inférieure à 200 par exception au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe ;

2° les engins dépassant la limite d'âge prévue au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe et à l'article 2.0.0-2 ;

3° les engins exploités ou destinés à être exploités à des fins de recherche scientifique ou de formation à la navigation maritime par exception au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

Les navires de pêche ou ayant une activité analogue ainsi que les navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, et les autres navires appartenant à l'État luxembourgeois ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Les îles artificielles, **et les** installations et ouvrages flottants sont assimilés à des navires en vue de l'application des dispositions du livre 1^{er}, 2, 5 et 6 ~~de la présente loi~~, sauf dispositions contraires. Un règlement grand-ducal précise les règles techniques applicable à ces derniers ;

9° « OMI » : l'Organisation maritime internationale ;



10° « registre des droits réels sur navire » : registre tenu par le conservateur des hypothèques maritimes où sont inscrits, pour chaque navire immatriculé au registre maritime, les actes et les jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège ;

11° « registre maritime » : registre **tenu par le commissaire** ~~tenu par le conservateur des hypothèques maritimes~~ où sont inscrites les immatriculations.

Commentaire

Conformément à l'avis du Conseil d'État, le présent amendement modifie la définition de :

1. jauge pour intégrer les concepts de jauge brute et jauge nette ;
2. navire pour intégrer les dérogations originellement prévues à l'article 1.1.2-2 ;
3. registre maritime pour répondre à la critique que ce dernier doit être tenu par le commissaire et non par le conservateur des hypothèques maritimes formulée à l'occasion de l'article 1.1.1-2.

Amendement 3. – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.0-2

Libellé proposé

~~Art. 1.1.0-2. (1) La délivrance du certificat d'immatriculation du navire et sa prorogation au delà de la première année sont soumises au paiement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA d'une taxe de base annuelle comprenant une partie fixe et une partie variable calculée en fonction de la jauge nette et de l'âge du navire. La partie fixe ne peut ni être inférieure à 2 000 euros ni excéder 5 000 euros. Le coefficient pour calculer la partie variable est compris entre 0,25 et 1,25 en fonction de la jauge nette et de l'âge du navire.~~

~~Il est accordé une réduction sur la taxe annuelle en raison de l'utilisation par le navire de carburants renouvelables et bas carbone ou de sources d'énergie de substitution ou les deux effectuée lors de l'exercice d'exploitation précédent. Le taux de réduction dépend de l'intensité de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord du navire qui est calculée sur base de la méthode décrite à l'annexe I du règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.~~

~~(2) Un règlement grand-ducal **détermine les taxes de remboursement que le Commissariat aux affaires maritimes pourra percevoir pour son propre compte** précise la méthode de calcul de la taxe annuelle, y compris les réductions visées au paragraphe 1^{er} alinéa 2, ainsi que les rétributions à prélever pour l'examen de la demande d'immatriculation ou de prorogation de l'immatriculation des navires, pour l'analyse en vue de l'établissement et la délivrance des certificats et documents requis, **ainsi que** pour l'analyse de la radiation de l'immatriculation.~~



Commentaire

Dans son avis du 29 avril 2025, le Conseil a critiqué, d'une part, l'emploi au paragraphe 1^{er} de deux expressions différentes pour désigner la même taxe, et, d'autre part, s'est interrogé au paragraphe 2nd sur la finalité et la nature des rétributions y prévues.

L'amendement gouvernemental supprime la taxe annuelle de sorte que les remarques du Conseil d'Etat deviennent sans objet. Cette suppression a été recherchée dans l'objectif de simplification administrative que poursuit la réforme du livre 1^{er}, puisque l'administré n'aura plus qu'un seul interlocuteur à savoir le Commissariat aux affaires maritimes (sauf formalité d'enregistrement des actes).

Par ailleurs, l'amendement précise ce qui est entendu par « rétributions » en employant le terme exact de « taxes de remboursement » que le Commissariat aux affaires maritimes percevra. Il s'agit de taxes, et non de redevances, car même si le service est formellement sollicité par l'assujetti, il reste obligatoire pour pouvoir exploiter le navire. Comme par ailleurs le montant de la taxe correspond approximativement au coût du service individuel rendu, la taxe est de remboursement et non de quotité. Comme les taxes de remboursement ne sont pas des impôts, la matière est libre, de sorte qu'il est suffisant de prévoir une habilitation du pouvoir réglementaires aux fins d'adoption des diverses taxes de remboursement. Ces taxes étant directement encaissées par le Commissariat aux affaires maritimes, elles ne bénéficient d'aucune des prérogatives accordées à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA en matière de recouvrement de l'impôt. Cet inconvénient n'est cependant que théorique, car l'encaissement des taxes de remboursement sera préalable à l'émission du certificat y relatif.

Le calcul du montant de la taxe de remboursement se basera sur le coût réel assumé par l'Etat en fonction du temps passé et sera le reflet du travail d'analyse fourni par les agents du Commissariat aux affaires maritimes. Ainsi, la taxe sera selon les projections moins élevée pour un navire à faible impact écologique que pour un navire moins respectueux de l'environnement, puisque l'analyse d'un navire éco-responsable sera moins chronophage.

Amendement 4 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-1

Libellé proposé

Art. 1.1.1-1. Champ d'application

(1)-Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires :

- 1° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou partie significative de la gestion du navire soit effectuée ;
- soit par le propriétaire qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;
 - soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confiée cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;
 - soit par une personne morale à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion, et qui l'exerce à partir de son siège ou d'un établissement stable, situé au Luxembourg ;



2° soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou partie significative de la gestion du navire soit effectuée :

a) soit par le propriétaire à partir de son siège ou d'un établissement stable situé au Luxembourg ;

b) soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confiée cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;

c) soit par une personne morale à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion, et qui l'exerce à partir de son siège ou d'un établissement stable, situé au Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires dont l'exploitant, non propriétaire, est ressortissant d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen ou une société ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir d'un établissement stable situé au Luxembourg.

(3) Peuvent être immatriculés en affrètement coque-nue au registre maritime, sur base d'un contrat d'affrètement coque-nue, les navires affrétés coque-nue par des personnes physiques ou morales telles que définies aux paragraphes 1^{er} et 2 et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire **sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir d'un établissement stable situé au Luxembourg.**

(4) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires pour lesquels la gestion nautique remplit les critères cumulatifs suivants :

1° elle est effectivement exercée à partir du Luxembourg depuis un établissement stable de la personne morale propriétaire, de l'exploitant ou de l'affréteur ou d'une personne morale établie au Luxembourg liée contractuellement avec le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur pour assurer cette gestion nautique ;

2° le gestionnaire nautique du navire répond à l'une des conditions suivantes :

a) il est détenteur d'un document de conformité en application du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté à Londres par l'Organisation maritime internationale, le 4 novembre 1993 ;

b) lorsque le navire n'est pas régi par le code ~~mentionné au précédent alinéa~~ **mentionné à la lettre a)** et que son gestionnaire ne détient pas le document de conformité qui y est mentionné, il prouve qu'il assure depuis le Luxembourg les mesures équivalentes de gestion nécessaires à l'exploitation du navire.

Commentaire

Conformément à l'avis du Conseil d'État, les réserves pour l'immatriculation en affrètement coque-nue ont été expressément spécifiées.



Amendement 5 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-2

Libellé proposé

Art 1.1.1-2. Registre maritime

~~(1) Le registre maritime des navires est placé sous l'autorité du commissaire et tenu par le conservateur des hypothèques maritimes.~~

~~(2) Le registre maritime est public et fait état des immatriculations des navires telles que définies à l'article 1.1.0-1, point 5°. Un extrait du registre maritime ou un certificat négatif d'immatriculation est délivré à toute personne qui le requiert.~~

Nonobstant le principe de publicité posé par l'alinéa 1^{er}, les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont rendues publiques que pour garantir la bonne exécution des conventions internationales applicables au Luxembourg. Les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont communiquées que sur demande dûment justifiée. La personne physique concernée est informée de la consultation de ses données personnelles.

Commentaire

L'amendement consiste en la suppression du paragraphe 1^{er} de l'article 1.1.1-2 pour répondre au commentaire du Conseil d'État qui souligne que la formulation « sous l'autorité du commissaire » prête à confusion par rapport à l'existence du lien hiérarchique. Pour le surplus, il est renvoyé au commentaire de l'amendement 2.

L'ajout du deuxième alinéa au nouveau paragraphe unique a pour objectif d'expliquer la finalité de la publicité du registre et d'encadrer l'accès aux données personnelles de personnes physiques. En effet, plusieurs conventions internationales (par exemple, la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007), présupposent que les données des propriétaires des navires soient accessibles.

Amendement 6 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-4.

Libellé proposé

Art. 1.1.1-4. Demande d'immatriculation en pleine propriété

(1) La demande en vue d'une immatriculation en pleine propriété ~~doit être~~ **est** introduite par le propriétaire ou par l'exploitant, en leur qualité de « déclarant », ou par leur mandataire.

L'exploitant, non propriétaire, peut demander l'immatriculation en son propre nom uniquement s'il y a été expressément autorisé par le propriétaire et s'il accepte d'être responsable du navire et des personnes embarquées conformément au droit luxembourgeois et aux conventions internationales.

(2) La demande pour une immatriculation en pleine propriété indique :



- 1° le nom actuel du navire et le nom proposé pour l'immatriculation du navire à au Luxembourg ;
- 2° le numéro OMI du navire ;
- 3° les noms, adresses et nationalités ~~du ou~~ des propriétaires du navire, la nature et la quotité des droits ;
- 4° les noms, adresses et nationalités de l'exploitant du navire et le lieu à partir d'où l'exploitation du navire est dirigée ;
- 5° l'identification du déclarant autorisé à immatriculer le navire ;
- 6° les noms et adresse des personnes physiques ou morales qui s'acquittent au nom de l'exploitant de certaines tâches ou obligations imposées aux termes des conventions internationales applicables et par le droit luxembourgeois, la description desdites tâches et obligations et l'indication ~~du ou~~ des lieux de réalisation desdites tâches ou obligations.

(3) La demande est complétée par les documents suivants :

- 1° en cas d'immatriculation ~~de d'un~~ navire en provenance d'un registre étranger ~~;~~
 - a) une déclaration de l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé ou enregistré en dernier lieu, constatant l'absence d'hypothèque sur le navire et indiquant le dernier propriétaire inscrit ;
 - b) une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé en dernier lieu ;
- 2° l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, ou une copie certifiée conforme à l'original ~~sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original~~. Si l'acte est un acte authentique, il en est remis une expédition ;
- 3° le cas échéant, le consentement des propriétaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime par l'exploitant visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;
- 4° le cas échéant, l'engagement de l'exploitant qui demande l'immatriculation en son propre nom qu'il assume les responsabilités telles que visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;
- 5° le cas échéant, une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 6° une déclaration du bénéficiaire effectif et une copie de sa pièce d'identité aux fins de vérification de son honorabilité ~~conformément à l'article 1.1.1-3, paragraphe 3~~ ;
- 7° le cas échéant, le contrat avec le gestionnaire nautique.

Tant que l'attestation visée ~~au paragraphe (3) à l'alinéa 1^{er}, point 1^o lettre b)~~ fait défaut, l'immatriculation en pleine propriété au registre maritime porte mention indiquant que les effets des inscriptions sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée et seul un certificat d'immatriculation provisoire, tel que visé à l'article 1.1.1-7, alinéa 3, peut être délivré.

Commentaire

Conformément au commentaire du Conseil d'État, la référence à l'article 1.1.1-3, paragraphe 3, a été retirée.



Amendement 7 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-5,

Libellé proposé

~~Art. 1.1.1-5. Mesures spécifiques pour la demande d'autorisation de frètement coque-nue d'un navire immatriculé en pleine propriété~~

(1) Un navire faisant l'objet d'une immatriculation en pleine propriété au registre maritime ~~peut~~ être **est** autorisé par le commissaire à être frété coque-nue vers un registre maritime étranger déterminé :

En cas de non-respect, ~~la~~ demande d'autorisation de frètement coque-nue indique :

- 1° le nom du navire ;
- 2° le numéro d'immatriculation du navire ;
- 3° les noms et adresse du déclarant ;
- 4° les noms et adresse de l'affrèteur ;
- 5° les coordonnées du registre étranger où le navire sera inscrit.

(2) La demande d'autorisation est accompagnée des documents suivants :

1° une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;

2° une copie certifiée conforme du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation du navire auprès d'un État de pavillon étranger sur base d'un frètement coque-nue ;

3° un engagement formel du propriétaire :

a) de remettre au commissaire, endéans les trente jours de l'autorisation de frètement, respectivement endéans les trente jours après le commencement de ce frètement, tout certificat délivré par ou sous l'autorité du Luxembourg, ainsi qu'une copie certifiée conforme du certificat d'immatriculation délivré par l'État étranger ~~sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original ;~~

b) d'informer immédiatement, par dérogation à l'article 1.1.1-11, le commissaire que la charte-partie de frètement coque-nue est venue à terme, pour quelque raison que ce soit, et que le propriétaire a repris le navire en charge ;

4° une convention écrite entre le propriétaire et l'affrèteur, stipulant expressément :

a) la renonciation à battre pavillon luxembourgeois et à afficher « Luxembourg » comme port d'attache pendant toute la durée que le navire se trouve en frètement coque-nue ;

b) le maintien pendant toute la durée du frètement des standards techniques et sociaux tels qu'imposés par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie ;

c) la suspension temporaire de tous les endossements pour homologation des certificats de bord, estampillés sous l'autorité du Luxembourg ;

d) que s'il se produit en cours du frètement coque-nue un accident majeur, résultant en la perte du navire, en de sérieux dégâts à des biens ou à l'environnement, le propriétaire et l'affrèteur garantissent pleine coopération pour faciliter aux experts désignés par le commissaire les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires ;

e) que toutes modifications ou ajouts ultérieurs à la convention initiale entre parties ainsi que tout sous-affrètement subséquent, lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant, devront être notifiés au commissaire immédiatement par dérogation à



l'article 1.1.1-11 avec indication quant à leur incidence sur la teneur de la convention de base. Ces modifications ou ajouts seront également sujets au consentement par écrit de la part des créanciers privilégiés ou hypothécaires dont les intérêts sont en cause-;

5° Une déclaration de principe des autorités étrangères que le navire peut être immatriculé en frètement coque-nue ainsi qu'une attestation que rien ne s'oppose à ce que les inscriptions relatives à la propriété du navire et les droits réels le grevant restent inscrits au registre maritime.

(3) En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, point 3°, le commissaire prononce une amende administrative de 25 à 25_000 euros à l'encontre du propriétaire.

En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, point 4°), le commissaire prononce une amende administrative de 25 à 25_000 euros à l'encontre du propriétaire ou de l'affrèteur et le retrait d'office du certificat de navigabilité du navire ou une de ces sanctions uniquement.

Le montant de l'amende visé aux alinéas 1^{er} et 2 tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Contre les décisions visées aux alinéas 1^{er} et 2, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

L'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est chargée du recouvrement des amendes administratives qui lui sont communiquées par le commissaire. Le recouvrement est poursuivi comme en matière d'enregistrement.

Commentaire

La suppression du verbe « peut » élimine tout problème de pouvoir discrétionnaire absolu de l'administration.

Par ailleurs, l'amendement vise à clarifier les critères pour la fixation de l'amende et le type de recours ouvert aux administrés.

Amendement 8 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-6

Libellé proposé

~~Art. 1.1.1-6. Mesures spécifiques pour la demande d'immatriculation an affrètement coque-nue sur base d'une charte-partie d'affrètement coque-nue~~

(1) Sous réserve de l'obtention du consentement visé au paragraphe 2, **alinéa 2** point 3°, l'affrèteur peut introduire une demande d'immatriculation sur base d'un affrètement coque-nue.

(2) En dehors des données à fournir pour l'immatriculation telles qu'énoncées à l'article 1.1.1-4 à l'exception de celles visées à son paragraphe 3, la demande pour une immatriculation sur base d'un affrètement coque-nue ~~doit~~ indiquer les noms et adresse des affrêteurs du navire.



La demande est complétée par les documents suivants :

- 1° la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales qui ont affrété le navire ;
- 2° une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 3° le consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime ;
- 4° un certificat délivré par l'État de pavillon étranger constatant la propriété du navire et toute autre inscription de droits réels qui le grève le cas échéant ;
- 5° le cas échéant, l'autorisation des autorités étrangères pour fréter le navire coque-nue, respectivement une déclaration qu'une telle autorisation n'est pas requise et que la législation de cet État autorise le frètement coque-nue ;
- 6° un engagement exprès de l'affréteur que :
 - a) le navire battra exclusivement pavillon luxembourgeois et affichera « Luxembourg » comme port d'attache aussi longtemps que le navire sera exploité sous affrètement coque-nue ;
 - b) celui-ci informera immédiatement, par dérogation à l'article 1.1.1-11, le commissaire lorsque l'affrètement coque-nue a pris fin pour quelque raison que ce soit ou lorsqu'un État de pavillon tiers a accordé le droit de battre son pavillon au navire ;
 - c) la remise de tous les certificats délivrés par les autorités luxembourgeoises se fera endéans les trente jours à partir du moment où la charte-partie d'affrètement viendra à terme respectivement à partir de la radiation de l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg.

(3) En cas de non-respect des engagements pris sur base du **paragraphe 2, alinéa 2**, point 6°, **lettres a) et b)**, la radiation du navire est prononcée d'office.

En cas de non remise de tous les certificats en violation du **paragraphe 2, alinéa 2**, point 6°, **lettre c)**, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'affréteur selon la procédure définie à l'article 1.1.1-5, paragraphe 3, alinéa 3. Le montant de l'amende administrative est fixé à 25 à 25_000euros.

Le montant de l'amende visé visée à l'alinéa 1^{er} tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Contre la décision visée à l'alinéa 1^{er}, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

Commentaire

L'amendement vise à clarifier les critères pour la fixation de l'amende et le type de recours ouvert aux administrés.



Amendement 9 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-7

Libellé proposé

Art. 1.1.1-7 Généralités

~~Quel que soit le type d'immatriculation demandée, sur base de la demande complète visée à la sous-section précédente~~1^{re} et après analyse et autorisation du commissaire, le conservateur des hypothèques maritimes **le navire est** inscrit le navire au registre maritime et délivre au déclarant un certificat d'immatriculation.

~~Pour ce faire, le commissaire communique au conservateur des hypothèques maritimes les informations et documents utiles.~~

~~Un certificat provisoire peut être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an ni être renouvelé.~~

Commentaire

Conformément à l'article 1.1.0-1, la tenue du registre maritime est gérée par le commissaire, et non par le conservateur des hypothèques. Dès lors, il est inutile de mentionner que le conservateur, agent du Commissariat aux affaires maritimes, intervient dans la procédure d'inscription.

Les dispositions relatives au certificat d'immatriculation sont toutes renvoyées à l'article 1.1.1-8 qui lui est consacré.

Amendement 10 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-8

Libellé proposé

Art. 1.1.1-8. ~~Certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime~~

(1) L'immatriculation du navire donne lieu à l'émission d'un certificat d'immatriculation sans limite de durée, dont le numéro est mentionné au registre maritime.

(2) La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation d'exploiter le navire et de battre pavillon luxembourgeois sous réserve de l'article 1.1.1-9. Le certificat d'immatriculation ne vaut pas autorisation de naviguer.

(3) Les mentions obligatoires du certificat d'immatriculation sont énumérées par règlement grand-ducal.

(4) Un certificat provisoire peut être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an ni être renouvelé.



Commentaire

Le dernier alinéa de l'article 1.1.1-7 est déplacé dans un nouveau paragraphe 4 de l'article 1.1.1-8 consacré aux certificats d'immatriculation.

Amendement 11 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-9

Libellé proposé

Art. 1.1.1-9. ~~Mesures dérogatoires relatives au certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime sur base d'un frètement coque-nue~~

Le certificat d'immatriculation au registre maritime sur base d'un frètement coque-nue porte la mention suivante :

« The present certificate grants no right to fly the Luxembourg flag while the vessel is subject to the bareboat charter filed on..... »

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

A l'expiration de la charte-partie d'affrètement coque-nue, le certificat d'immatriculation vierge de la mention de l'alinéa 1^{er} est remis au déclarant.

~~Sans préjudice des autres dispositions relatives à l'immatriculation au registre maritime,~~ Un navire engagé dans la procédure de frètement coque-nue vers un registre d'un État tiers peut arborer le pavillon luxembourgeois aussi longtemps que cet État n'a pas concédé le droit de battre son pavillon.

Par dérogation à l'article 1.1.1-11, la résiliation de la charte-partie ~~doit être~~ est notifiée immédiatement au commissaire.

Commentaire

À la suite du commentaire du Conseil d'État, il apparaît que l'insertion de cette formulation n'apporte pas de plus-value normative.

Amendement 12 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-11

Libellé proposé

Art. 1.1.1-11. ~~Notification des modifications~~

Tout fait appelant une modification des indications, que doivent contenir la demande et les documents produits aux fins de l'immatriculation sur base des articles 1.1.1-3 ~~et suivants~~ à 1.1.1-6, y compris ainsi que tout fait visé sous l'article 1.1.1-14, ~~doit être~~ est notifié dans les trente jours suivant sa survenance au commissaire par le déclarant. En cas de décès du déclarant si ce dernier est une personne physique, la susdite obligation incombe aux ayants droit, le délai de trente jours prenant



toutefois cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans cet article.

La notification ~~doit être~~ **est** accompagnée d'un document original constatant ce fait, ou **d'**une copie certifiée conforme à l'original ~~sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original~~. Si ce document est un acte authentique, il en est remis une expédition.

Toute notification d'un changement apporté à la jauge, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, ~~doit être~~ **est** accompagnée du certificat d'immatriculation et du certificat de jaugeage constatant ce changement ainsi que d'un duplicata de ce document, ~~qui reste déposé auprès du conservateur des hypothèques maritimes~~. Les modifications de caractéristiques sont mentionnées sur le certificat d'immatriculation et sur les duplicatas de ce certificat par le commissaire.

En cas de violation du présent article, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre du déclarant selon la procédure définie à l'article 1.1.1-5, paragraphe 3, alinéa 3, et la radiation du navire peut être prononcée d'office ou une de ces sanctions uniquement. Le montant de l'amende administrative est fixé à 25 à 25_000 euros.

Le montant de l'amende visé visée à l'alinéa 4 tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Contre la décision visée à l'alinéa 4, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

Commentaire

Même commentaire que pour l'amendement 8.

Amendement 13 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-13

Libellé proposé

Art. 1.1.1-13. ~~Renouvellement du certificat d'immatriculation~~

Le certificat d'immatriculation à durée limitée, délivré sur base de l'article 1.1.1-10, peut faire l'objet ~~d'un ou plusieurs~~ **de** renouvellements, au moyen d'une demande introduite sur un formulaire distinct et accompagnée des pièces et documents visés aux articles 1.1.1-5 ou 1.1.1-6.

Sur base de la demande de renouvellement complète et après analyse ~~et autorisation du~~ **le** commissaire, ~~le conservateur des hypothèques maritimes~~ délivre au déclarant un nouveau certificat d'immatriculation.

Commentaire

Les modifications tiennent compte du fait que le registre maritime est tenu par le commissaire.



Amendement 14 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-14

Libellé proposé

Art. 1.1.1-14. ~~Événements entraînant la radiation~~

(1) La radiation de l'immatriculation du navire intervient d'office dans les cas suivants :

- 1° en cas de perte ou d'innavigabilité absolue du navire ;
- 2° en cas de transmission de la propriété du navire à moins que le nouveau propriétaire déclare vouloir maintenir l'immatriculation ;
- 3° à l'expiration de la charte-partie d'affrètement coque-nue si aucune demande n'est formulée en vue du renouvellement du certificat d'immatriculation sous affrètement coque-nue ;
- 4° en cas d'absence de paiement de la taxe annuelle visée à l'article 1.1.0-2 dans les délais impartis ;
- 5° à tout moment lorsque les conditions ayant prévalu à l'immatriculation ne sont plus remplies ;
- 6° en cas de retrait du certificat de navigabilité dans les cas visés à l'article 2.0.0-11, **paragraphe 3**, points 2 à 4.

(2) La radiation de l'immatriculation intervient sur demande du déclarant.

Commentaire

Cet amendement corrige une erreur matérielle.

Amendement 15 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.1.1-15

Libellé proposé

Art. 1.1.1-15. ~~Procédure de radiation~~

~~(1) Dans les cas visés aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 1.1.1-14, le conservateur des hypothèques maritimes, après en avoir été informé par le commissaire qui lui transmet les documents requis, radie l'immatriculation du navire du registre maritime et émet un certificat de radiation.~~

~~(2)~~ **(1)** La radiation de l'immatriculation du navire au registre maritime entraîne l'invalidité du certificat d'immatriculation **et un certificat de radiation est délivré au déclarant.**

~~(3)~~ **(2)** En cas de radiation prononcée d'office dans les cas visés à l'article 1.1.1-14, paragraphe 1^{er}, **le commissaire en informe le conservateur des hypothèques maritimes.** Si le navire est grevé d'hypothèques, le conservateur des hypothèques maritimes notifie les créanciers hypothécaires de la radiation d'office de l'immatriculation du navire. La radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques et tous les tiers ayant inscrit un exploit de saisie ont été avisés par le conservateur des hypothèques, sauf si les créanciers inscrits et les tiers susmentionnés consentent à ce qu'elle prenne effet plus tôt.



(4) (3) En cas de radiation demandée par le déclarant, la radiation de l'immatriculation ne peut avoir lieu qu'en l'absence d'inscriptions hypothécaires ou avec le consentement des créanciers hypothécaires.

~~Le certificat de radiation est notifié au déclarant.~~

Commentaire

Même commentaire que pour l'amendement 13.

Amendement 16 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.2.0-1

Libellé proposé

Art. 1.2.0-1. Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas aux navires immatriculés sur base d'un affrètement coque-nue.

Pour un navire frété coque-nue sur base de l'article 1.1.1- ~~52~~, paragraphe 1^{er}3, les inscriptions relatives aux droits réels le grevant continuent d'être régies par la loi luxembourgeoise.

Commentaire

Le renvoi a été corrigé.

Amendement 17 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.2.0-2

Libellé proposé

Art. 1.2.0-2. Un règlement grand-ducal précise les conditions d'application du présent titre et ~~notamment~~ :

- 1° l'organisation et le fonctionnement de la conservation des hypothèques maritimes ;
- 2° le mode selon lequel les registres sont tenus ;
- 3° ~~les rétributions à prélever pour établir et délivrer les certificats et documents, prolonger ou radier une inscription et pour permettre la consultation ou pour fournir des informations~~ les **taxes de remboursement que le Commissariat aux affaires maritimes pourra percevoir pour son propre compte pour l'examen et l'instruction des demandes en vue de l'inscription des droits réels, de l'établissement et la délivrance des certificats et documents, de la prolongation ou radiation d'une inscription et pour permettre la consultation ou pour fournir des informations.**

Commentaire

Même commentaire que pour l'amendement 3.



Amendement 18 – suppression de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.2.1-2

Libellé proposé

~~Art. 1.2.1-2.~~ La tenue du registre est confiée au conservateur des hypothèques maritimes du Commissariat aux affaires maritimes, nommé par le ministre.

Commentaire

Cet article est redondant car reprend l'article 0.3.0-1 et l'article 1.1.0-1 point 10°

Amendement 19 - modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.2.1-3

Libellé proposé

~~Art. 1.2.1-3.~~ **Art 1.2.1-2.** Le registre des droits réels sur navire est public.

Le conservateur des hypothèques maritimes est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, soit une copie des actes inscrits au registre et celle des inscriptions subsistantes, soit des extraits sur l'état des inscriptions ou un certificat négatif d'inscription.

Nonobstant le principe de publicité posé par l'alinéa 1^{er}, les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont rendues publiques que pour garantir le respect des droits des créanciers et la bonne exécution des conventions internationales portant sur les droits réels sur les navires. Les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont communiquées que sur demande dûment justifiée. La personne physique concernée est informée de la consultation de ses données personnelles.

Commentaire

Même commentaire que pour l'amendement 5.

Amendement 20 – Modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.2.1-4

Libellé proposé

~~Art. 1.2.1-4.~~ **Art. 1.2.1-3.** En vue de son inscription, tout acte constitutif, translatif ou extinctif de propriété ou droit réel ~~doit être~~ **est** constaté par écrit. ~~Conformément à l'article 1.1.1-4, paragraphe 3, point 2, l'acte doit être communiqué au commissaire au moment de la demande d'immatriculation.~~

Tous les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translative ou déclarative d'un droit de propriété sur navire doivent être inscrits au registre des droits réels sur navire. Cette inscription est subordonnée à l'immatriculation préalable du navire au registre maritime. Elle est faite sur base du duplicata de certificat d'immatriculation, et des autres informations utiles transmis par le commissaire.



Les actes authentiques passés en pays étrangers doivent être exécutoires au Luxembourg pour être inscrits.

L'enregistrement **des actes sous seing privé** auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est facultatif.

Commentaire

La suppression de la dernière phrase du premier alinéa a pour objectif d'éviter toute redondance avec l'article 1.1.1-4, paragraphe 3.

L'ajout « des actes sous seing privé » comble un oubli.

Amendement 21 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.2.2-8

Libellé proposé

Art. 1.2.2-8. (1) Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

- 1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 1.2.1-1 ;
- 2° que l'aliénation soit publiée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, et à deux reprises à huit jours d'intervalle dans la presse maritime ;
- 3° qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans les deux mois de l'inscription ou de la dernière publication.

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

(2) Les privilèges s'éteignent également :

- 1° par l'extinction de l'obligation principale ;
- 2° par la renonciation du créancier ;
- 3° par la vente forcée du navire grevé ;
- 4° **par le prononcé par une autorité public d'une confiscation du navire sur base d'une infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté** ~~la saisie du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté.~~

Commentaire

Une confiscation d'un navire définitivement prononcé par un État en raison d'une violation de lois de douane, de police ou de sûreté aura pour conséquence un changement forcé de propriétaire, ce qui empêche les privilèges de subsister.



Amendement 22 – modification de l'article 3 (nouveau) concernant l'article 1.2.2-9

Libellé proposé

Art. 1.2.2-9. Les navires sont hypothéqués par la convention des parties.

La législation en matière hypothécaire immobilière ~~notamment les articles 2124, 2125 et 2126 du code civil~~, est applicable pour autant que le présent titre ne dispose pas autrement.

L'hypothèque est constituée par un acte sous seing privé ou un acte authentique. Il contient élection de domicile par le créancier ~~dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques maritimes~~ **dans un lieu quelconque du Grand-duché de Luxembourg.**

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

L'article 2152 du Code civil est applicable.

Commentaire

La formulation critiquée par le Conseil d'Etat était une reprise du texte en vigueur à droit constant. Dans un souci de modernisation, il a été décidé de s'aligner avec la procédure applicable en matière d'hypothèques aériennes. Le créancier qui ne dispose pas d'un domicile au Luxembourg devra faire une élection de domicile dans un endroit quelconque sur le territoire luxembourgeois.

Amendement 23 – modification de l'article 9 (nouveau)

Libellé proposé

Art. ~~8~~ **9.** L'article 2.0.0-11 de la même loi est modifié comme suit :

1° ~~au~~ le paragraphe 1^{er} **est modifié comme suit :**

a) à l'alinéa 1er, les termes « suspendre le certificat de navigabilité et de » sont insérés entre les termes « ont le droit de » et « faire arrêter » et les termes « la présente loi » sont remplacés par les termes « les conventions internationales, le présent livre, le livre 3 et les règlements grand-ducaux pris en leur exécution » ;

b) 2° au paragraphe 1^{er}, à l'alinéa 4, les termes « conformément à l'article 2.0.0-2, paragraphe 3 » sont ajoutés à la fin ;

~~3°~~ **2°** Le ~~au~~ paragraphe 2 **est modifié comme suit :**

a. à l'alinéa 1er, **phrase liminaire**, les termes « de suspendre le certificat de navigabilité et » sont insérés entre les termes « ont le droit de » et « d'interdire le départ » ;

b. ~~4° au paragraphe 2,~~ à l'alinéa 2, les termes « après avis favorable d'un inspecteur d'un organisme habilité conformément à l'article 2.0.0-2, paragraphe 3. » sont ajoutés à la fin ;

5° à la suite du paragraphe 2, il est ajouté un paragraphe 3 ~~est ajouté~~ **nouveau, libellé** comme suit :

« (3) Le certificat de navigabilité perd de plein droit sa validité dans les cas suivants :

1° retrait du certificat d'immatriculation ;

2° ~~en cas de~~ perte ou d'innavigabilité absolue du navire ;



3° retrait d'un ou plusieurs certificats internationaux visés à l'article 2.0.0-1, paragraphe 1^{er} ;
4° sur décision du commissaire, en cas de suspension prolongée ou répétée injustifiable du certificat de navigabilité. » »

Commentaire

Cet amendement a pour but de compléter le cas où le certificat de navigabilité perd sa validité sur décision du commissaire. Il s'agit d'un cas extrêmement grave équivalent à une suspension prolongée qui dénote une mauvaise gestion du navire.

Amendement 24 – modification de l'article 11 (nouveau)

Libellé proposé

Art. ~~10~~ **11**. Les inscriptions valablement faites avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont reprises par le conservateur des hypothèques maritimes. ~~La responsabilité du conservateur des hypothèques maritimes est substituée, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, à celle du~~ Le conservateur des hypothèques **reste responsable pour les inscriptions** ~~qui pourrait être engagée au titre des missions~~ **qu'il aura** effectuées ~~par ce dernier~~ jusqu'à la veille de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Commentaire

Les présents amendements prennent en compte le fait que le nouveau conservateur des hypothèques maritimes ne supporte plus une responsabilité personnelle pour les inscriptions qu'il enregistre. Le conservateur actuellement en fonction reste responsable pour les inscriptions qu'il aura effectué jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi.



Fiche financière

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

Le volet simplification administrative de cet avant-projet de loi visant notamment à transférer les compétences de l'Administration de l'enregistrement des domaines et de la TVA (AED) vers le Commissariat aux affaires maritimes (CAM) relatives à l'immatriculation des navires et de la conservation des hypothèques maritimes, est susceptible de grever le budget de l'État :

1. au niveau du personnel : étant donné que le transfert des attributions de l'AED vers le CAM ne sera pas accompagné d'un transfert de personnel, un poste administratif supplémentaire du groupe de traitement B1 pour le poste du Conservateur des hypothèques maritimes a d'ores et déjà été demandé pour l'exercice 2025.
2. au niveau du budget proprement dit : il s'agit en particulier à des dépenses liées au développement informatique, qui seront scindées en trois phases :
 - la reprise des compétences relatives à la gestion du registre maritime pourra se faire rapidement sans développement informatique majeur. Il pourra être financé via le budget existant du CAM. En effet, seules l'inscription et la tenue du registre était aux mains de l'AED, l'analyse administrative et technique des demandes d'immatriculation des navires et la production de la plupart des documents et certificats est effectuée depuis la création du registre public maritime luxembourgeois en 1990 par le CAM (toutes ces démarches sont d'ailleurs disponibles sur guichet.lu depuis 2012).
 - la reprise des compétences relatives à la gestion du registre des droits réels pourra se faire rapidement sous réserve de pouvoir continuer à utiliser les outils existants de l'AED (inscription des droits réels dans un livre papier).
 - l'informatisation et la digitalisation du point précité, telle que d'ailleurs prévue par l'accord de coalition actuel, est pour l'instant évaluée à une dépense supplémentaire non encore budgétisée de 100.000.-€.



Texte coordonné du projet de loi no 8419

Chapitre 1^{er} – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Art. 1^{er}. L'article 0.1.0-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est modifié comme suit :

1° l'alinéa 2 est supprimé ;

2° ~~l'alinéa 4, première phrase, est remplacé par~~ **à l'alinéa 4, la première phrase est remplacée par la phrase suivante**: « Le certificat d'immatriculation atteste, jusqu'à preuve du contraire, que les conditions d'immatriculation requises au livre 1^{er} et des règlements pris en son exécution sont remplies. » ;

3° à l'alinéa 5, les termes « ayant les Affaires maritimes dans ses attributions, ci-après le « ministre », » sont ajoutés après le terme « ministre ».

Art. 2. L'article 0.3.0-1 de la même loi est modifié comme suit :

« Art. 0.3.0-1. **(1)** Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire ~~aux affaires maritimes, qui a le statut de fonctionnaire de l'État, responsable de la gestion et chef hiérarchique,~~ et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

(2) Le Ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions nomme, sur proposition du commissaire, parmi les agents du Commissariat aux affaires maritimes, un ou plusieurs conservateurs des hypothèques maritimes, chargés de la tenue du registre des droits réels sur navire.

Ne sont pas applicables au conservateur des hypothèques maritimes :

1° l'article 27 de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat ;

2° les articles 2197, 2202 et 2203 du Code civil. »

Art. ~~2~~**3**. Le livre 1^{er} de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

« LIVRE 1 —

Immatriculation des navires au registre maritime et ~~des~~ droits réels sur les navires



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

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

TITRE 1 – Immatriculation des navires

Art. 1.1.0-1. Définitions

Aux fins **Pour l'application** de la présente loi, on entend par :

1° « **charte-partie d'affrètement coque-nue** » : le contrat par lequel la gestion nautique et commerciale du navire sont transférées à l'affrèteur qui devient l'exploitant du navire pendant la durée de l'affrètement coque-nue. Aux fins d'immatriculation, est assimilé au contrat d'affrètement coque-nue, le contrat de crédit-bail lorsque la société de crédit-bail propriétaire, en louant le navire, confie la gestion nautique et commerciale du navire au locataire-; ;

2° « **déclarant** » : la ou les personnes physiques ou morales au nom de qui ou desquelles le navire est immatriculé au registre maritime et qui figurent sur le certificat d'immatriculation-; ;

3° « **exploitant** » : le propriétaire du navire ou toute autre personne physique ou morale qui exploite le navire pour son propre compte. L'exploitant s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées aux termes des conventions internationales applicables et par le droit luxembourgeois, indépendamment du fait que d'autres personnes physiques ou morales s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou obligations-; ;

4° « **gestion nautique** » : l'armement et l'équipement du navire-; ;

5° « **immatriculation** » : l'acte d'inscrire un navire sous un numéro d'ordre d'une série continue au registre maritime.

On distingue deux types d'immatriculation :

i. l'immatriculation en pleine propriété : elle se fait sur base d'un titre de propriété. Le cas échéant, le navire immatriculé en pleine propriété peut être frété coque-nue, lorsque les effets de l'immatriculation sont suspendus durant la période de la charte-partie d'affrètement coque-nue pour permettre l'inscription du navire sur un registre étranger. Ceci entraîne le gel du pavillon luxembourgeois.

ii. l'immatriculation en affrètement coque-nue : il s'agit du cas où le navire est immatriculé sur le registre maritime luxembourgeois alors que les droits de propriété et autres droits réels le grevant sont inscrits dans le registre d'un autre État dont la législation permet l'abandon du pavillon national au profit du pavillon luxembourgeois-; ;

6° « **jauge** » : pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, la jauge **brute et la jauge nette** d'un navire **sont** mesurées conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires **Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, adoptée à Londres, le 23 juin 1969, approuvée par la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime-; ;**



7° « nationalité luxembourgeoise du navire » : un navire est luxembourgeois lorsqu'il est immatriculé au registre maritime et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois ;

8° « navire » : ~~sont est~~ considérés comme navires, ~~pour l'application de la présente loi~~, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ne dépassant pas quinze ans d'âge à compter de la pose de la quille, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement.

Les navires autonomes et les drones marins et sous-marins sont considérés comme ~~un des~~ des navires s'ils remplissent les conditions visées à l'alinéa 1^{er}. ~~Sauf dispositions contraires, ils respectent les dispositions pertinentes des conventions internationales et de la présente loi sinon les règles prescrites par règlement grand-ducal.~~

Le commissaire peut ~~toujours~~ exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire.

~~Il peut également accorder des dérogations aux navires qui ne répondent pas aux conditions posées à l'alinéa 1^{er} dans les limites prévues à l'article 1.1.2.2. Si les exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales applicables sont respectées, le commissaire peut également accorder des dérogations spéciales aux navires suivants : qui ne répondent pas aux conditions posées à l'alinéa 1^{er} dans les limites prévues à l'article 1.1.2.2, peuvent être considérés comme navires au sens de la présente loi :~~

1° les engins d'une jauge brute inférieure à 200 par exception au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe ;

2° les engins dépassant la limite d'âge prévue au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe et à l'article 2.0.0-2 ;

3° les engins exploités ou destinés à être exploités à des fins de recherche scientifique ou de formation à la navigation maritime par exception au point 8°, alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

Les navires de pêche ou ayant une activité analogue ainsi que les navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, et les autres navires appartenant à l'État luxembourgeois ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Les îles artificielles, et les installations et ouvrages flottants sont assimilés à des navires en vue de l'application des dispositions du livre 1^{er}, 2, 5 et 6 ~~de la présente loi~~, sauf dispositions contraires. Un règlement grand-ducal précise les règles techniques applicable à ces derniers ;

9° « OMI » : l'Organisation maritime internationale ;

10° « registre des droits réels sur navire » : registre tenu par le conservateur des hypothèques maritimes où sont inscrits, pour chaque navire immatriculé au registre maritime, les actes et les jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège ;



11° « registre maritime » : registre tenu par le commissaire tenu par le conservateur des hypothèques maritimes où sont inscrites les immatriculations.

Art. 1.1.0-2. (1) La délivrance du certificat d'immatriculation du navire et sa prorogation au delà de la première année sont soumises au paiement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA d'une taxe de base annuelle comprenant une partie fixe et une partie variable calculée en fonction de la jauge nette et de l'âge du navire. La partie fixe ne peut ni être inférieure à 2 000 euros ni excéder 5 000 euros. Le coefficient pour calculer la partie variable est compris entre 0,25 et 1,25 en fonction de la jauge nette et de l'âge du navire.

Il est accordé une réduction sur la taxe annuelle en raison de l'utilisation par le navire de carburants renouvelables et bas carbone ou de sources d'énergie de substitution ou les deux effectuée lors de l'exercice d'exploitation précédent. Le taux de réduction dépend de l'intensité de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord du navire qui est calculée sur base de la méthode décrite à l'annexe I du règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les taxes de remboursement que le Commissariat aux affaires maritimes pourra percevoir pour son propre compte précise la méthode de calcul de la taxe annuelle, y compris les réductions visées au paragraphe 1^{er} alinéa 2, ainsi que les rétributions à prélever pour l'examen de la demande d'immatriculation ou de prorogation de l'immatriculation des navires, pour l'analyse en vue de l'établissement et la délivrance des certificats et documents requis, ainsi que pour l'analyse de la radiation de l'immatriculation.

Chapitre 1^{er} – *Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au registre maritime*
Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au registre maritime

Art. 1.1.1-1. Champ d'application

(1) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires :

1° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou partie significative de la gestion du navire soit effectuée ;

a) soit par le propriétaire qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;

b) soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;

c) soit par une personne morale à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion, et qui l'exerce à partir de son siège ou d'un établissement stable, situé au Luxembourg ;

2° soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou partie significative de la gestion du navire soit effectuée :

a) soit par le propriétaire à partir de son siège ou d'un établissement stable situé au Luxembourg ;



b) soit par une personne physique à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion et qui l'exerce à partir de sa résidence au Luxembourg ;

c) soit par une personne morale à qui le propriétaire a contractuellement confié cette gestion, et qui l'exerce à partir de son siège ou d'un établissement stable, situé au Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires dont l'exploitant, non propriétaire, est ressortissant d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen ou une société ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir d'un établissement stable situé au Luxembourg.

(3) Peuvent être immatriculés en affrètement coque-nue au registre maritime, sur base d'un contrat d'affrètement coque-nue, les navires affrétés coque-nue par des personnes physiques ou morales telles que définies aux paragraphes 1^{er} et 2 et ~~sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire~~ **sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir d'un établissement stable situé au Luxembourg.**

(4) Peuvent être immatriculés au registre maritime les navires pour lesquels la gestion nautique remplit les critères cumulatifs suivants :

1° elle est effectivement exercée à partir du Luxembourg depuis un établissement stable de la personne morale propriétaire, de l'exploitant ou de l'affrèteur ou d'une personne morale établie au Luxembourg liée contractuellement avec le propriétaire, l'exploitant ou l'affrèteur pour assurer cette gestion nautique ;

2° le gestionnaire nautique du navire répond à l'une des conditions suivantes :

a) il est détenteur d'un document de conformité en application du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté à Londres par l'Organisation maritime internationale, le 4 novembre 1993 ;

b) lorsque le navire n'est pas régi par le code ~~mentionné au précédent alinéa~~ **mentionné à la lettre a)** et que son gestionnaire ne détient pas le document de conformité qui y est mentionné, il prouve qu'il assure depuis le Luxembourg les mesures équivalentes de gestion nécessaires à l'exploitation du navire.

~~Section 1^{ère} – Immatriculation des navires au registre maritime~~

Section 1^{re} – Immatriculation des navires au registre maritime

~~Art 1.1.1-2. Registre maritime~~

~~(1) Le registre maritime des navires est placé sous l'autorité du commissaire et tenu par le conservateur des hypothèques maritimes.~~

~~(2) Le registre maritime est public et fait état des immatriculations des navires telles que définies à l'article 1.1.0-1, point 5°. Un extrait du registre maritime ou un certificat négatif d'immatriculation est délivré à toute personne qui le requiert.~~



Nonobstant le principe de publicité posé par l'alinéa 1^{er}, les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont rendues publiques que pour garantir la bonne exécution des conventions internationales applicables au Luxembourg. Les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont communiquées que sur demande dûment justifiée. La personne physique concernée est informée de la consultation de ses données personnelles.

Sous-section 1^{re} – Demande d'immatriculation

Art. 1.1.1-3. ~~Généralités~~

(1) Une demande signée d'immatriculation d'un navire construit ou en construction ~~doit être~~ **est** introduite, auprès du commissaire, sur un formulaire distinct en fonction du type d'immatriculation demandée. Elle ~~doit être~~ **est** accompagnée des pièces et documents requis aux articles 1.1.1-4 à 1.1.1-6 ainsi que ~~de~~ ceux nécessaires pour bénéficier de la réduction de taxe annuelle visée à l'article 1.1.0-2.

(2) En cas d'impossibilité de se procurer les pièces requises conformément au paragraphe 1^{er}, la demande est accompagnée de pièces considérées comme équivalentes par le commissaire.

En cas d'imprécision des pièces fournies conformément au paragraphe 1^{er}, le commissaire requiert également les pièces supplémentaires qu'il estime nécessaires pour déterminer si les conditions d'immatriculation prévues au présent livre sont remplies.

Art. 1.1.1-4. ~~Demande d'immatriculation en pleine propriété~~

(1) La demande en vue d'une immatriculation en pleine propriété ~~doit être~~ **est** introduite par le propriétaire ou par l'exploitant, en leur qualité de « déclarant », ou par leur mandataire.

L'exploitant, non propriétaire, peut demander l'immatriculation en son propre nom uniquement s'il y a été expressément autorisé par le propriétaire et s'il accepte d'être responsable du navire et des personnes embarquées conformément au droit luxembourgeois et aux conventions internationales.

(2) La demande pour une immatriculation en pleine propriété indique :

- 1° le nom actuel du navire et le nom proposé pour l'immatriculation du navire ~~à au~~ **au** Luxembourg ;
- 2° le numéro OMI du navire ;
- 3° les noms, adresses et nationalités ~~du ou~~ des propriétaires du navire, la nature et la quotité des droits ;
- 4° les noms, adresses et nationalités de l'exploitant du navire et le lieu **à partir** d'où l'exploitation du navire est dirigée ;
- 5° l'identification du déclarant autorisé à immatriculer le navire ;
- 6° les noms et adresse des personnes physiques ou morales qui s'acquittent au nom de l'exploitant de certaines tâches ou obligations imposées aux termes des conventions internationales applicables et par le droit luxembourgeois, la description desdites tâches et obligations et l'indication ~~du ou~~ des lieux de réalisation desdites tâches ou obligations.

(3) La demande est complétée par les documents suivants :



- 1° en cas d'immatriculation ~~de d'un~~ navire en provenance d'un registre étranger ;
 - a) une déclaration de l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé ou enregistré en dernier lieu, constatant l'absence d'hypothèque sur le navire et indiquant le dernier propriétaire inscrit ;
 - b) une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé en dernier lieu ;
- 2° l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit, ou une copie certifiée conforme à l'original ~~sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original~~. Si l'acte est un acte authentique, il en est remis une expédition ;
- 3° le cas échéant, le consentement des propriétaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime par l'exploitant visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;
- 4° le cas échéant, l'engagement de l'exploitant qui demande l'immatriculation en son propre nom qu'il assume les responsabilités telles que visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;
- 5° le cas échéant, une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 6° une déclaration du bénéficiaire effectif et une copie de sa pièce d'identité aux fins de vérification de son honorabilité ~~conformément à l'article 1.1.1-3, paragraphe 3~~ ;
- 7° le cas échéant, le contrat avec le gestionnaire nautique.

Tant que l'attestation visée ~~au paragraphe (3) à l'alinéa 1^{er}, point 1° lettre b)~~ fait défaut, l'immatriculation en pleine propriété au registre maritime porte une mention indiquant que les effets des inscriptions sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée et seul un certificat d'immatriculation provisoire, tel que visé à l'article 1.1.1-7, alinéa 3, peut être délivré.

Art. 1.1.1-5. ~~Mesures spécifiques pour la demande d'autorisation de frètement coque-nue d'un navire immatriculé en pleine propriété~~

(1) Un navire faisant l'objet d'une immatriculation en pleine propriété au registre maritime ~~peut être est~~ autorisé par le commissaire à être frété coque-nue vers un registre maritime étranger déterminé :

En cas de non-respect, la demande d'autorisation de frètement coque-nue indique :

- 1° le nom du navire ;
- 2° le numéro d'immatriculation du navire ;
- 3° les noms et adresse du déclarant ;
- 4° les noms et adresse de l'affréteur ;
- 5° les coordonnées du registre étranger où le navire sera inscrit.

(2) La demande d'autorisation est accompagnée des documents suivants :

- 1° une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 2° une copie certifiée conforme du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation du navire auprès d'un État de pavillon étranger sur base d'un frètement coque-nue ;
- 3° un engagement formel du propriétaire :



a) de remettre au commissaire, endéans les trente jours de l'autorisation de frètement, respectivement endéans les trente jours après le commencement de ce frètement, tout certificat délivré par ou sous l'autorité du Luxembourg, ainsi qu'une copie certifiée conforme du certificat d'immatriculation délivré par l'État étranger ~~sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original~~ ;

b) d'informer immédiatement, par dérogation à l'article 1.1.1-11, le commissaire que la charte-partie de frètement coque-nue est venue à terme, pour quelque raison que ce soit, et que le propriétaire a repris le navire en charge ;

4° une convention écrite entre le propriétaire et l'affrèteur, stipulant expressément :

a) la renonciation à battre pavillon luxembourgeois et à afficher « Luxembourg » comme port d'attache pendant toute la durée que le navire se trouve en frètement coque-nue ;

b) le maintien pendant toute la durée du frètement des standards techniques et sociaux tels qu'imposés par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie ;

c) la suspension temporaire de tous les endossements pour homologation des certificats de bord, estampillés sous l'autorité du Luxembourg ;

d) que s'il se produit en cours du frètement coque-nue un accident majeur, résultant en la perte du navire, en de sérieux dégâts à des biens ou à l'environnement, le propriétaire et l'affrèteur garantissent pleine coopération pour faciliter aux experts désignés par le commissaire les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires ;

e) que toutes modifications ou ajouts ultérieurs à la convention initiale entre parties ainsi que tout sous-affrètement subséquent, lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant, devront être notifiés au commissaire immédiatement par dérogation à l'article 1.1.1-11 avec indication quant à leur incidence sur la teneur de la convention de base. Ces modifications ou ajouts seront également sujets au consentement par écrit de la part des créanciers privilégiés ou hypothécaires dont les intérêts sont en cause ;

5° Une déclaration de principe des autorités étrangères que le navire peut être immatriculé en frètement coque-nue ainsi qu'une attestation que rien ne s'oppose à ce que les inscriptions relatives à la propriété du navire et les droits réels le grevant restent inscrits au registre maritime.

(3) En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, point 3°, le commissaire prononce une amende administrative de 25 à 25.000 euros à l'encontre du propriétaire.

En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, point 4°), le commissaire prononce une amende administrative de 25 à 25.000 euros à l'encontre du propriétaire ou de l'affrèteur et le retrait d'office du certificat de navigabilité du navire ou une de ces sanctions uniquement.

Le montant de l'amende visé aux alinéas 1^{er} et 2 tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Contre les décisions visées aux alinéas 1^{er} et 2, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

L'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est chargée du recouvrement des amendes administratives qui lui sont communiquées par le commissaire. Le recouvrement est poursuivi comme en matière d'enregistrement.



Art. 1.1.1-6. ~~Mesures spécifiques pour la demande d'immatriculation au affrètement coque nue sur base d'une charte-partie d'affrètement coque nue~~

(1) Sous réserve de l'obtention du consentement visé au paragraphe 2, alinéa 2 point 3°, l'affrèteur peut introduire une demande d'immatriculation sur base d'un affrètement coque-nue.

(2) En dehors des données à fournir pour l'immatriculation telles qu'énoncées à l'article 1.1.1-4 à l'exception de celles visées à son paragraphe 3, la demande pour une immatriculation sur base d'un affrètement coque-nue ~~doit~~ indiquer les noms et adresse des affrêteurs du navire.

La demande est complétée par les documents suivants :

- 1° la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales qui ont affrété le navire ;
- 2° une copie certifiée conforme de la charte-partie d'affrètement coque-nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement lorsque le contrat de sous-affrètement entraîne un changement d'exploitant ;
- 3° le consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime ;
- 4° un certificat délivré par l'État de pavillon étranger constatant la propriété du navire et toute autre inscription de droits réels qui le grève le cas échéant ;
- 5° le cas échéant, l'autorisation des autorités étrangères pour fréter le navire coque-nue, respectivement une déclaration qu'une telle autorisation n'est pas requise et que la législation de cet État autorise le frètement coque-nue ;
- 6° un engagement exprès de l'affrèteur que :
 - a) le navire battra exclusivement pavillon luxembourgeois et affichera « Luxembourg » comme port d'attache aussi longtemps que le navire sera exploité sous affrètement coque-nue ;
 - b) celui-ci informera immédiatement, par dérogation à l'article 1.1.1-11, le commissaire lorsque l'affrètement coque-nue a pris fin pour quelque raison que ce soit ou lorsqu'un État de pavillon tiers a accordé le droit de battre son pavillon au navire ;
 - c) la remise de tous les certificats délivrés par les autorités luxembourgeoises se fera endéans les trente jours à partir du moment où la charte-partie d'affrètement viendra à terme respectivement à partir de la radiation de l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg.

(3) En cas de non-respect des engagements pris sur base du paragraphe 2, alinéa 2, point 6°, lettres a) et b), la radiation du navire est prononcée d'office.

En cas de non remise de tous les certificats en violation du paragraphe 2, alinéa 2, point 6°, lettre c), le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'affrèteur selon la procédure définie à l'article 1.1.1-5, paragraphe 3, alinéa 3. Le montant de l'amende administrative est fixé ~~à~~ à 25 à 257.000 euros.

Le montant de l'amende visée visée à l'alinéa 1^{er} tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Contre la décision visée à l'alinéa 1^{er}, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.



Sous-section 2 – Procédure d'immatriculation

Art. 1.1.1-7 Généralités

Quel que soit le type d'immatriculation demandée, sur base de la demande complète visée à la sous-section précédente^{1^{re}} et après analyse ~~et autorisation du commissaire, le conservateur des hypothèques maritimes~~ **le navire est** inscrit le navire au registre maritime ~~et délivre au déclarant un certificat d'immatriculation.~~

~~Pour ce faire, le commissaire communique au conservateur des hypothèques maritimes les informations et documents utiles.~~

~~Un certificat provisoire peut être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an ni être renouvelé.~~

Art. 1.1.1-8. Certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime

(1) L'immatriculation du navire donne lieu à l'émission d'un certificat d'immatriculation sans limite de durée, dont le numéro est mentionné au registre maritime.

(2) La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation d'exploiter le navire et de battre pavillon luxembourgeois sous réserve de l'article 1.1.1-9. Le certificat d'immatriculation ne vaut pas autorisation de naviguer.

(3) Les mentions obligatoires du certificat d'immatriculation sont énumérées par règlement grand-ducal.

(4) Un certificat provisoire peut être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an ni être renouvelé.

Art. 1.1.1-9. Mesures dérogatoires relatives au certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime sur base d'un frètement coque-nue

Le certificat d'immatriculation au registre maritime sur base d'un frètement coque-nue porte la mention suivante :

« The present certificate grants no right to fly the Luxembourg flag while the vessel is subject to the bareboat charter filed on..... »

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



A l'expiration de la charte-partie d'affrètement coque-nue, le certificat d'immatriculation vierge de la mention de l'alinéa 1^{er} est remis au déclarant.

~~Sans préjudice des autres dispositions relatives à l'immatriculation au registre maritime,~~ Un navire engagé dans la procédure de frètement coque-nue vers un registre d'un État tiers peut arborer le pavillon luxembourgeois aussi longtemps que cet État n'a pas concédé le droit de battre son pavillon.

Par dérogation à l'article 1.1.1-11, la résiliation de la charte-partie ~~doit être~~ **est** notifiée immédiatement au commissaire.

~~Art. 1.1.1-10. Mesures dérogatoires relatives au certificat d'immatriculation du navire immatriculé au registre maritime sur base d'un affrètement coque-nue~~

Par dérogation à l'article 1.1.1-8, la durée de validité du certificat d'immatriculation du navire immatriculé sous affrètement coque-nue est limitée à la durée la plus courte entre celle fixée par la charte-partie d'affrètement coque-nue et celle de l'autorisation donnée par les autorités étrangères pour fréter le navire coque-nue. Cette durée maximale est mentionnée au registre maritime.

Le certificat d'immatriculation mentionne que le navire est affrété coque-nue et indique le numéro d'immatriculation du registre matricule étranger dont émane le navire.

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation d'exploiter le navire et de battre pavillon luxembourgeois. Le certificat d'immatriculation ne vaut pas autorisation de naviguer.

~~Section 2 – Modifications postérieures et radiation de l'immatriculation~~
Section 2 – Modifications postérieures et radiation de l'immatriculation
Sous-section 1^{ère} – Modifications

~~Art. 1.1.1-11. Notification des modifications~~

Tout fait appelant une modification des indications, que doivent contenir la demande et les documents produits aux fins de l'immatriculation sur base des articles 1.1.1-3 ~~et suivants à 1.1.1-6,~~ **y compris ainsi que** tout fait visé sous l'article 1.1.1-14, ~~doit être~~ **est** notifié dans les trente jours ~~suivant~~ sa survenance au commissaire par le déclarant. En cas de décès du déclarant si ce dernier est une personne physique, la susdite obligation incombe aux ayants droit, le délai de trente jours prenant toutefois cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans cet article.

La notification ~~doit être~~ **est** accompagnée d'un document original constatant ce fait, ou ~~d'~~ une copie certifiée conforme à l'original ~~sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original.~~ Si ce document est un acte authentique, il en est remis une expédition.

Toute notification d'un changement apporté à la jauge, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, ~~doit être~~ **est** accompagnée du certificat d'immatriculation et du certificat de jaugeage constatant ce changement ainsi que d'un duplicata de ce document, ~~qui reste~~



déposé auprès du conservateur des hypothèques maritimes. Les modifications de caractéristiques sont mentionnées sur le certificat d'immatriculation et sur les duplicatas de ce certificat par le commissaire.

En cas de violation du présent article, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre du déclarant selon la procédure définie à l'article 1.1.1-5, paragraphe 3, alinéa 3, et la radiation du navire peut être prononcée d'office ou une de ces sanctions uniquement. Le montant de l'amende administrative est fixé à 25 à 25_000 euros.

Le montant de l'amende visée à l'alinéa 4 tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Contre la décision visée à l'alinéa 4, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

Art. 1.1.1-12. ~~Nullité de l'immatriculation étrangère~~

L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé au registre maritime est tenue pour nulle aussi longtemps que l'immatriculation au Luxembourg n'a pas été radiée, sans préjudice des dispositions relatives au frètement coque-nue.

Art. 1.1.1-13. ~~Renouvellement du certificat d'immatriculation~~

Le certificat d'immatriculation à durée limitée, délivré sur base de l'article 1.1.1-10, peut faire l'objet d'un ou plusieurs de renouvellements, au moyen d'une demande introduite sur un formulaire distinct et accompagnée des pièces et documents visés aux articles 1.1.1-5 ou 1.1.1-6.

Sur base de la demande de renouvellement complète et après analyse ~~et autorisation du~~ le commissaire, ~~le conservateur des hypothèques maritimes~~ délivre au déclarant un nouveau certificat d'immatriculation.

Sous-section 2 – Radiation

Art. 1.1.1-14. ~~Evénements entraînant la radiation~~

(1) La radiation de l'immatriculation du navire intervient d'office dans les cas suivants :

- 1° en cas de perte ou d'innavigabilité absolue du navire ;
- 2° en cas de transmission de la propriété du navire à moins que le nouveau propriétaire déclare vouloir maintenir l'immatriculation ;
- 3° à l'expiration de la charte-partie d'affrètement coque-nue si aucune demande n'est formulée en vue du renouvellement du certificat d'immatriculation sous affrètement coque-nue ;
- 4° en cas d'absence de paiement de la taxe annuelle visée à l'article 1.1.0-2 dans les délais impartis ;
- 5° à tout moment lorsque les conditions ayant prévalu à l'immatriculation ne sont plus remplies ;



6° en cas de retrait du certificat de navigabilité dans les cas visés à l'article 2.0.0-11, **paragraphe 3**, points 2 à 4.

(2) La radiation de l'immatriculation intervient sur demande du déclarant.

Art. 1.1.1-15. ~~Procédure de radiation~~

~~(1) Dans les cas visés aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 1.1.1-14, le conservateur des hypothèques maritimes, après en avoir été informé par le commissaire qui lui transmet les documents requis, radie l'immatriculation du navire du registre maritime et émet un certificat de radiation.~~

~~(2)~~ **(1)** La radiation de l'immatriculation du navire au registre maritime entraîne l'invalidité du certificat d'immatriculation **et un certificat de radiation est délivré au déclarant.**

~~(3)~~ **(2)** En cas de radiation prononcée d'office dans les cas visés à l'article 1.1.1-14, paragraphe 1^{er}, **le commissaire en informe le conservateur des hypothèques maritimes.** Si le navire est grevé d'hypothèques, le conservateur des hypothèques maritimes notifie les créanciers hypothécaires de la radiation d'office de l'immatriculation du navire. La radiation de l'immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques et tous les tiers ayant inscrit un exploit de saisie ont été avisés par le conservateur des hypothèques, sauf si les créanciers inscrits et les tiers susmentionnés consentent à ce qu'elle prenne effet plus tôt.

~~(4)~~ **(3)** En cas de radiation demandée par le déclarant, la radiation de l'immatriculation ne peut avoir lieu qu'en l'absence d'inscriptions hypothécaires ou avec le consentement des créanciers hypothécaires.

~~(5) Le certificat de radiation est notifié au déclarant.~~

Art. 1.1.1-16. ~~Effets de la radiation~~

(1) La radiation de l'immatriculation entraîne la perte de nationalité du navire et par conséquent l'interdiction d'exploiter le navire.

(2) La perte de la nationalité a pour effet la perte du droit d'arborer le pavillon luxembourgeois.

(3) La radiation de l'immatriculation est sans effet sur les inscriptions relatives aux droits réels qui ont grevé le navire immatriculé et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

Chapitre 2 – ~~Dispositions relatives au navire~~ **Dispositions relatives au navire**

Art. 1.1.2-1. ~~Nature juridique du navire~~



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

Art. 1.1.2-2. Dérogations

~~Sur dérogation spéciale du commissaire et s'ils répondent aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables, peuvent être considérés comme navires au sens de la présente loi:~~

- ~~1° les engins d'une jauge brute inférieure à 200 par exception à l'article 1.1.0-1;~~
- ~~2° les engins dépassant la limite d'âge prévue aux articles 1.1.0-1 et 2.0.0-2;~~
- ~~3° les engins exploités ou destinés à être exploités à des fins de recherche scientifique ou de formation à la navigation maritime par exception à l'article 1.1.0-1.~~

Art. 1.1.2-32. Commandement du navire

Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg.

Art. 1.1.2-43. Qualification de l'équipage

L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 ~~et suivants~~ à **3.1.1-16.**

Art. 1.1.2-54. Composition de l'équipage

Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent.

TITRE 2 – Des droits réels sur navire

Art. 1.2.0-1. Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas aux navires immatriculés sur base d'un affrètement coque-nue.

Pour un navire frété coque-nue sur base de l'article 1.1.1- ~~52~~, paragraphe ~~1^{er}~~3, les inscriptions relatives aux droits réels le grevant continuent d'être régies par la loi luxembourgeoise.



Art. 1.2.0-2. Un règlement grand-ducal précise les conditions d'application du présent titre et notamment :

- 1° l'organisation et le fonctionnement de la conservation des hypothèques maritimes ;
- 2° le mode selon lequel les registres sont tenus ;
- 3° ~~les rétributions à prélever pour établir et délivrer les certificats et documents, prolonger ou radier une inscription et pour permettre la consultation ou pour fournir des informations~~ les **taxes de remboursement que le Commissariat aux affaires maritimes pourra percevoir pour son propre compte pour l'examen et l'instruction des demandes en vue de l'inscription des droits réels, de l'établissement et la délivrance des certificats et documents, de la prolongation ou radiation d'une inscription et pour permettre la consultation ou pour fournir des informations.**

Art. 1.2.0-3. Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour au conservateur des hypothèques maritimes, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres a été mentionnée par ce dernier.

Art. 1.2.0-4. L'omission de ~~l'une ou de plusieurs des~~ formalités prescrites par les articles du présent titre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

Chapitre 1^{er} – ~~Du~~ Registre des droits réels sur navire

~~Section 1^{ère} – Dispositions générales~~ Section 1^{re} – Dispositions générales

Art. 1.2.1-1. (1) Il est institué un registre des droits réels sur navires à côté du registre maritime, prévu par le précédent titre.

Font l'objet d'une inscription :

- 1° la propriété d'un navire ;
- 2° la mutation de propriété d'un navire ;
- 3° la constitution d'hypothèque sur un navire ;
- 4° la radiation d'hypothèque sur un navire.

(2) L'inscription dans le registre des droits réels sur navires emporte opposabilité aux tiers de tous les droits réels qui y sont inscrits.

(3) Par dérogation à la loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langues, les actes et jugements soumis à inscription peuvent être en langue anglaise. Le conservateur des hypothèques maritimes peut demander tout document qu'il juge utile pour s'assurer de la régularité de l'acte ou du jugement qui lui ~~sera~~ est soumis.

~~Art. 1.2.1-2. La tenue du registre est confiée au conservateur des hypothèques maritimes du Commissariat aux affaires maritimes, nommé par le ministre.~~



~~Art. 1.2.1.3.~~ **Art 1.2.1-2.** Le registre des droits réels sur navire est public.

Le conservateur des hypothèques maritimes est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, soit une copie des actes inscrits au registre et celle des inscriptions subsistantes, soit des extraits sur l'état des inscriptions ou un certificat négatif d'inscription.

Nonobstant le principe de publicité posé par l'alinéa 1^{er}, les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont rendues publiques que pour garantir le respect des droits des créanciers et la bonne exécution des conventions internationales portant sur les droits réels sur les navires. Les données à caractère personnel de personnes physiques ne sont communiquées que sur demande dûment justifiée. La personne physique concernée est informée de la consultation de ses données personnelles.

~~Section 2 – Inscription de la propriété des navires~~ **Section 2 – Inscription de la propriété des navires**

~~Art. 1.2.1.4.~~ **Art. 1.2.1-3.** En vue de son inscription, tout acte constitutif, translatif ou extinctif de propriété ou droit réel ~~doit être~~ **est** constaté par écrit. ~~Conformément à l'article 1.1.1.4, paragraphe 3, point 2, l'acte doit être communiqué au commissaire au moment de la demande d'immatriculation.~~

Tous les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatif ou déclarative d'un droit de propriété sur navire doivent être inscrits au registre des droits réels sur navire. Cette inscription est subordonnée à l'immatriculation préalable du navire au registre maritime. Elle est faite sur base du duplicata de certificat d'immatriculation, et des autres informations utiles transmis par le commissaire.

Les actes authentiques passés en pays étrangers doivent être exécutoires au Luxembourg pour être inscrits.

L'enregistrement **des actes sous seing privé** auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est facultatif.

~~Art. 1.2.1.5.~~ **Art. 1.2.1-4.** (1) Le navire est inscrit au registre des droits réels sur navire avec un numéro d'ordre d'une série continue.

(2) L'inscription indique :

1° si le propriétaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date et lieu de naissance, nationalité, profession, domicile et résidence et, éventuellement, son domicile élu ;

2° si le propriétaire est une personne morale, la dénomination, le siège social, le lieu et la date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence des associés solidaires, administrateurs ou gérants ayant une signature sociale ;

3° si plusieurs personnes physiques ou morales ont sur le navire des droits en propriété ou en usufruit, la nature et la quotité de ceux-ci, et porte pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus.

(3) L'inscription mentionne :



1° le certificat d'immatriculation délivré par le commissaire ;
2° les actes authentiques, les jugements, les actes sous seing privé ou autres pièces établissant la propriété du navire ainsi inscrit.

(4) Un certificat d'inscription est délivré au propriétaire. En cas de mutation de propriété, un nouveau certificat d'inscription est établi après modifications de l'inscription reprenant les informations prévues aux paragraphes 2 et 3.

(5) Le conservateur des hypothèques maritimes peut délivrer des duplicatas de ce certificat à charge de les désigner comme tels et de faire mention de leur délivrance sur le certificat d'inscription.

En cas de dépossession involontaire du certificat d'inscription, le conservateur des hypothèques maritimes peut le remplacer sur base du certificat d'immatriculation.

~~Art. 1.2.1-6.~~ **Art. 1.2.1-5.** La mutation de propriété du navire est inscrite sous le même numéro d'ordre que la première inscription à la demande du nouveau ou de l'ancien propriétaire sur base de l'acte translatif de propriété, sans préjudice des autres inscriptions de droits réels sur le navire.

Section 3 – Radiation de l'inscription

~~Art. 1.2.1-7.~~ **Art. 1.2.1-6.** (1) En l'absence d'inscriptions hypothécaires, le conservateur des hypothèques maritimes procède à la radiation de l'inscription sur demande écrite du propriétaire.

La demande est accompagnée du certificat d'inscription ou d'un duplicata.

En présence d'inscriptions hypothécaires, la radiation ne peut avoir lieu qu'après extinction des hypothèques conformément aux articles 1.2.2-25 ~~et suivants~~ **à 1.2.2-31.**

(2) Toute radiation d'inscription opérée sur demande entraîne une radiation de l'immatriculation auprès du registre maritime. Dans ce cas, le conservateur des hypothèques maritimes notifie au commissaire qui ne peut délivrer le certificat de radiation de l'immatriculation qu'après avoir reçu le certificat de radiation de l'inscription.

Chapitre 2 – ~~Privilèges et hypothèques maritimes~~ **Privilèges et hypothèques maritimes**

Art. 1.2.2-1. Les droits de préférence entre les créanciers de l'exploitant du navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance. Ils priment toujours les hypothèques.

Art. 1.2.2-2. Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.



Art. 1.2.2-3. Faute par le tiers acquéreur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier privilégié ou hypothécaire a le droit de faire vendre le navire grevé.

Art. 1.2.2-4. Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits réels existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

~~Section 1^{ère} — Des privilèges~~ **Section 1^{ère} — Privilèges**

Art. 1.2.2-5. (1) Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

- 1° les frais de justice dus à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ;
- 2° les droits de jaugeage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ;
- 3° les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- 4° les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ;
- 5° les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;
- 6° les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables, ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, ; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;
- 7° les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage ;
- 8° les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le consignataire ou l'agent maritime pour les besoins normaux du navire.

(2) Les accessoires du navire et du fret visés ~~sous le~~ **au** paragraphe 1^{er} ~~ci-dessus~~ s'entendent :

- 1° des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;
- 2° des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;
- 3° des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées ~~aux~~ **au** capitaine et autres personnes ~~aux~~ **au** service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.



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

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} ~~ci-dessus~~, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

(3) Les dispositions ~~des articles 1.2.2-5 et du présent article et de l'article 1.2.2-6 ci-dessus~~ sont applicables aux navires exploités par un exploitant non propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 1.2.2-6. (1) Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à **l'article 1.2.2-5, paragraphe 1^{er}**, ~~au paragraphe 1^{er} de l'article 1.2.2-5 ci-dessus~~. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux points 3° et 5° sous **l'article 1.2.2-5**, le paragraphe 1^{er} ~~de l'article 1.2.2-5~~, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

(2) Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

(3) En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

(4) Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

(5) Les dispositions de l'article 1.2.2-5 ~~ci-dessus~~ ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 1.2.2-7. Les privilèges s'éteignent, en dehors des cas visés à l'article 1.2.2-8, à l'expiration du délai d'un an, sans que pour les créances de fournitures visées à l'article 1.2.2-5, paragraphe 1^{er}, point 5°, le délai ne puisse dépasser six mois.



Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées, pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé, pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés, pour les réparations et fournitures et autres cas visés à l'article 1.2.2-5, paragraphe 1^{er}, point 5^o, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées à l'article 1.2.2-5.

Le délai de péremption peut uniquement être interrompu par la saisie exécution ou conservatoire des navires. Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai fixé, sans que le délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Art. 1.2.2-8. (1) Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

- 1° que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 1.2.1-1 ;
- 2° que l'aliénation soit publiée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, et à deux reprises à huit jours d'intervalle dans la presse maritime ;
- 3° qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans les deux mois de l'inscription ou de la dernière publication.

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

(2) Les privilèges s'éteignent également :

- 1° par l'extinction de l'obligation principale ;
- 2° par la renonciation du créancier ;
- 3° par la vente forcée du navire grevé ;
- 4° **par le prononcé par une autorité public d'une confiscation du navire sur base d'une infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté** ~~la saisie du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté.~~

~~Section 2 – Des hypothèques maritimes~~ **Section 2 – Hypothèques maritimes**

Art. 1.2.2-9. Les navires sont hypothéqués par la convention des parties.

La législation en matière hypothécaire immobilière ~~notamment les articles 2124, 2125 et 2126 du code civil,~~ est applicable pour autant que le présent titre ne dispose pas autrement.

L'hypothèque est constituée par un acte sous seing privé ou un acte authentique. Il contient élection de domicile par le créancier ~~dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques maritimes~~ **dans un lieu quelconque du Grand-duché de Luxembourg.**



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

L'article 2152 du Code civil est applicable.

Art. 1.2.2-10. Une hypothèque maritime peut être constituée en faveur d'une personne agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, d'un fiduciaire ou d'un *trustee* pour garantir les créances de tiers bénéficiaires, présents ou futurs, à condition que ces tiers bénéficiaires soient déterminés ou déterminables. Les personnes agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, le fiduciaire ou le *trustee* bénéficient des mêmes droits que ceux revenant aux bénéficiaires directs de l'hypothèque visée par la présente loi, sans préjudice de leurs obligations vis-à-vis des tiers bénéficiaires de la garantie financière.

Les personnes agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, le fiduciaire ou le *trustee* présentent un contrat écrit décrivant leur mission, sa durée, l'étendue de leurs pouvoirs et de leurs responsabilités, le patrimoine professionnel.

Art. 1.2.2-11. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur un navire spécialement désigné et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

L'article 2131 du eCode civil est applicable.

Art. 1.2.2-12. L'hypothèque peut être constituée sur l'intégralité des parts indivises du navire et est alors assimilée à l'hypothèque grevant le navire lui-même.

Art. 1.2.2-13. Nonobstant l'article 1.2.2-11, une hypothèque maritime peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte maritime appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte. Dans ce cas, chaque navire ~~doit faire~~ l'objet d'une inscription individuelle et il est joint un bordereau d'inscription pour chaque navire, selon la procédure visée aux articles 1.2.2-19 et suivants.

Art. 1.2.2-14. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires. Les parties peuvent également convenir de l'étendre au fret.

Art. 1.2.2-15. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées, sur leur produit ou sur les indemnités dues par le tiers responsable du dommage, le cas échéant, alors même que la créance ne serait pas encore exigible.



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

Art. 1.2.2-16. L'hypothèque garantit trois années d'intérêt au même rang que le capital.

Art. 1.2.2-17. L'hypothèque n'a d'effet à l'égard des tiers que du jour où elle est rendue publique par son inscription au registre des droits réels sur navire.

Art. 1.2.2-18. L'acte constitutif d'hypothèque peut être inscrit à n'importe quel moment tant que l'hypothèque est valable, sous réserve des dispositions des alinéas 2 à 4.

En cas de mort du débiteur si ce dernier est une personne physique, l'inscription ~~doit être~~ **est** faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.

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

Aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de l'immatriculation.

Art. 1.2.2-19. L'inscription des hypothèques sur le navire dans le registre des droits réels sur navire s'opère sur présentation au conservateur des hypothèques maritimes de l'acte constitutif d'hypothèque s'il est sous seing privé ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Une copie conforme à l'original, ~~sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original,~~ de l'acte constitutif d'hypothèque est également fournie.

L'enregistrement auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA des actes sous seing privé est facultatif.

Art. 1.2.2-20. Le conservateur des hypothèques maritimes mentionne au registre des droits réels sur navire :

- 1° la date de l'acte ;
- 2° la nature de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane ;
- 3° les nom, prénoms, et professions et domicile des parties ;
- 4° l'objet de l'acte et ses éléments principaux ;
- 5° le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital ;
- 6° le cas échéant, la stipulation de voie parée ;
- 7° l'élection de domicile.



Art. 1.2.2-21. Le conservateur des hypothèques maritimes retourne l'original de l'acte s'il est sous seing privé ou l'expédition de l'acte s'il est authentique après y avoir certifié qu'il a procédé à l'inscription hypothécaire et après y avoir indiqué la date et le numéro de l'inscription hypothécaire. Il conserve la copie conforme à l'original ~~sauf s'il s'agit d'un acte qui entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original~~, de l'acte constitutif de l'hypothèque.

Art. 1.2.2-22. Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

Art. 1.2.2-23. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai au registre des droits réels sur navire.

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

Art. 1.2.2-24. Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, ~~doit être~~ **est** représenté au conservateur des hypothèques maritimes. Celui-ci y fait mention de la cession. Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Art. 1.2.2-25. Les hypothèques s'éteignent :

- 1° par l'extinction de l'obligation principale ;
- 2° par la renonciation du créancier ;
- 3° par la vente forcée du navire grevé ;
- 4° par l'accomplissement des formalités et conditions prescrites aux tiers détenteurs pour purger les biens par eux acquis ;
- 5° par la prescription.

Art. 1.2.2-26. En cas d'aliénation volontaire du navire, le nouveau propriétaire qui veut se garantir des poursuites d'un créancier privilégié ou hypothécaire inscrit est tenu, soit avant les poursuites, soit dans le délai d'un mois au plus tard à compter de la première sommation qui lui est faite de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre des droits réels, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

- 1° un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et la jauge du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente ;
- 2° l'indication de la date de l'inscription de son titre ;
- 3° un tableau sur trois colonnes dont la première contient la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.



Art. 1.2.2-27. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur estimée du navire, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

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

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

Art. 1.2.2-28. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

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

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

Art. 1.2.2-29. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

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

Art. 1.2.2-30. Les inscriptions sont radiées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition ou appel.

Dans l'un et l'autre cas, ceux qui requièrent la radiation déposent au conservateur des hypothèques maritimes l'expédition de l'acte portant consentement à radiation ou l'expédition du jugement.

La radiation d'une hypothèque par le créancier hypothécaire peut se faire par acte sous seing privé.

Art. 1.2.2-31. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 2159 et 2160 du Code civil.



Titre 3 – Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque

Art. 1.3.0-1. ~~Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque~~

Conformément aux articles 1.2.1-4 et 1.2.2-19, lorsque les actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire construit ou en construction, sont présentés à l'enregistrement, ils sont exempts des droits proportionnels d'enregistrement et de transcription. Il en est de même, en ce qui concerne les droits proportionnels d'enregistrement des actes d'ouverture de crédit s'il est établi par les dispositions de la convention qu'ils sont destinés au financement, avec constitution de garantie hypothécaire, de navires construits ou en construction ou au financement et travaux d'installation, avec constitution de garantie hypothécaire, agrès, appareils, machines et autres accessoires à bord de navires immatriculés au registre luxembourgeois en vue d'une amélioration des conditions de travail ou de vie à bord ou des performances environnementales du navire.

L'inscription de l'hypothèque maritime est exempte de tout droit à l'exception toutefois du salaire du conservateur des hypothèques maritimes. »

Art. ~~3~~ 4. L'article 2.0.0-1 de la même loi est remplacé comme suit :

« Art. 2.0.0-1. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 2.0.0-4, aucun navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon luxembourgeois, s'il n'est muni du certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité provisoire décrit à l'article 2.0.0-7 ainsi que des certificats et autres documents en cours de validité prévus par les conventions internationales en vigueur et dûment ratifiées par le Luxembourg.

(2) Le certificat de navigabilité est délivré par le commissaire et atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond aux prescriptions des conventions internationales, du présent livre, du livre 3 et des règlements pris en leur exécution.

(3) Le certificat de navigabilité est délivré pour une période de cinq ans, à l'expiration de laquelle il peut être renouvelé.

(4) Les mentions obligatoires du certificat de navigabilité sont énumérées par règlement grand-ducal. »

Art. ~~4~~ 5. L'article 2.0.0-2 de la même loi est ~~modifié~~ **remplacé** comme suit :

1° ~~le premier alinéa est transformé en paragraphe 1^{er};~~

2° ~~au paragraphe 1^{er}, première phrase, les termes « l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra avoir été » sont remplacés par « un premier certificat de navigabilité est » et les termes « par le commissariat aux affaires maritimes ou » sont ajoutées entre « État membre de l'Union européenne ou » et « par une organisme agréé »;~~



~~3° au paragraphe 1^{er}, deuxième phrase, le terme « d'immatriculation » est remplacé par « de navigabilité » ;~~

~~4° il est inséré un paragraphe 2 rédigé comme suit :~~

~~« (2) Tout navire dont le certificat de navigabilité est à renouveler est soumis à un contrôle par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé. » ;~~

~~5° il est inséré un paragraphe 3 rédigé comme suit :~~

~~« Tout navire dont le certificat de navigabilité est suspendu est soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de l'Union européenne ou par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé. Le certificat de navigabilité ne pourra reprendre ses effets qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire. »~~

~~6° les deux derniers alinéas sont transformés en paragraphe 4.~~

« Art. 2.0.0-2. (1) Tout navire sollicitant un premier certificat de navigabilité est soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de l'Union européenne ou par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé conformément au Règlement (CE) 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 (ci-après « l'organisme agréé ») et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal (ci-après « l'organisme habilité »). Le certificat de navigabilité ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire.

(2) Tout navire dont le certificat de navigabilité est à renouveler est soumis à un contrôle par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé.

(3) Tout navire dont le certificat de navigabilité est suspendu est soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de l'Union européenne ou par le commissariat aux affaires maritimes ou par un organisme agréé. Le certificat de navigabilité ne pourra reprendre ses effets qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire.

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

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

Art. 5 6. A l'article 2.0.0-4, lettre a), deuxième phrase, de la même loi, les termes « d'immatriculation » sont remplacés par **ceux de** « de navigabilité ».

Art. 6 7. A L'article 2.0.0-6, alinéa 1^{er}, de la même loi, est modifié comme suit :

1° les termes « d'immatriculation » sont remplacés par **ceux de** « d'obtention du certificat de navigabilité » ;

2° les termes « à l'article 0.2.0-1 » sont remplacés par ceux de « aux articles 0.2.0-1 et 2.0.0-1 ».

Commenté [ER1]: On parle à nouveau d'immatriculation ici.
L'article 1.1.0-1 renvoie à ce point



Art. ~~7~~ **8**. L'article 2.0.0-7 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° ~~à la fin du premier~~ L'alinéa **1^{er} est complété par**, il est ajouté la phrase suivante :
« Si nécessaire, un certificat de navigabilité provisoire est également délivré pour la même durée. » ;
- 2° ~~au deuxième~~ **à l'alinéa 2, première phrase**, les termes « d'immatriculation » sont remplacés par ceux **de** « de navigabilité ».

Art. ~~8~~ **9**. L'article 2.0.0-11 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° ~~au~~ le paragraphe 1^{er} **est modifié comme suit :**
 - a) **à l'alinéa 1er**, les termes « suspendre le certificat de navigabilité et de » sont insérés entre les termes « ont le droit de » et « faire arrêter » et les termes « la présente loi » sont remplacés par les termes « les conventions internationales, le présent livre, le livre 3 et les règlements grand-ducaux pris en leur exécution » ;
 - b) **2° au paragraphe 1^{er}, à l'alinéa 4**, les termes « conformément à l'article 2.0.0-2, paragraphe 3 » sont ajoutés à la fin ;
- 2° ~~Le~~ **au paragraphe 2 est modifié comme suit :**
 - a) **à l'alinéa 1er, phrase liminaire**, les termes « de suspendre le certificat de navigabilité et » sont insérés entre les termes « ont le droit de » et « d'interdire le départ » ;
 - b) **4° au paragraphe 2, à l'alinéa 2**, les termes « après avis favorable d'un inspecteur d'un organisme habilité conformément à l'article 2.0.0-2, paragraphe 3. » sont ajoutés à la fin ;
- 3° **à la suite du paragraphe 2, il est ajouté** un paragraphe 3 ~~est ajouté~~ **nouveau, libellé** comme suit :
« (3) Le certificat de navigabilité perd de plein droit sa validité dans les cas suivants :
 - 1° retrait du certificat d'immatriculation ;
 - 2° ~~en cas de~~ perte ou d'innavigabilité absolue du navire ;
 - 3° retrait d'un ou plusieurs certificats internationaux visés à l'article 2.0.0-1, paragraphe 1er ;
 - 4° sur décision du commissaire, en cas de suspension prolongée **ou répétée** injustifiable du certificat de navigabilité. » »

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

Art. ~~9~~ **10**. À l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, point 3°, lettre c), de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, les ~~mot~~ **termes** « et maritimes » sont supprimés.

Chapitre 3 – Dispositions transitoires

Art. ~~10~~ **11**. Les inscriptions valablement faites avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont reprises par le conservateur des hypothèques maritimes. ~~La responsabilité du conservateur des hypothèques maritimes est substituée, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, à celle du~~ Le conservateur des hypothèques **reste responsable pour les inscriptions** ~~qui pourrait être engagée au titre des missions qu'il aura effectuées par ce dernier~~ jusqu'à la veille de l'entrée en vigueur de la présente loi.



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de [Adobe Systems Incorporated](https://www.adobe.com/Products/acrobat-reader.html).

Ministre responsable :

Le Ministre de l'Economie

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi portant modification
1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
2° de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

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

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

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

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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

6. Assurer une mobilité durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non



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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

10. Garantir des finances durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

Oui Non

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

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

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

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

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1		Contribue à la réduction du taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	Taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	% de la population



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1		Contribue à la réduction du nombre de personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	Personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	milliers
1		Contribue à la réduction de la différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	Différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	pp
1		Contribue à l'augmentation du taux de certification nationale	Taux de certification nationale	%
1		Contribue à l'apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	Apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	%
1		Contribue à l'augmentation de la représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	Représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	%
1		Contribue à l'augmentation de la proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	Proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	%
1		Contribue à l'amélioration de la répartition des charges de travail domestique dans le sens d'une égalité des genres	Temps consacré au travail domestique non payé et activités bénévoles	hh:mm
1		Contribue à suivre l'impact du coût du logement afin de circonscrire le risque d'exclusion sociale	Indice des prix réels du logement	Indice 2015=100
2		Contribue à la réduction du taux de personnes en surpoids ou obèses	Taux de personnes en surpoids ou obèses	% de la population
2		Contribue à la réduction du nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nb de personnes
2		Contribue à la réduction de l'incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Nb de cas pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nb de suicides pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nb de décès
2		Contribue à la réduction du taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction de la proportion de fumeurs	Proportion de fumeurs	% de la population
2		Contribue à la réduction du taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Nb de naissance pour 1 000 adolescentes



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
2		Contribue à la réduction du nombre d'accidents du travail	Nombre d'accidents du travail (non mortel + mortel)	Nb d'accidents
3		Contribue à l'augmentation de la part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	Part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	% de la surface agricole utile (SAU)
3		Contribue à l'augmentation de la productivité de l'agriculture par heure travaillée	Productivité de l'agriculture par heure travaillée	Indice 2010=100
3		Contribue à la réduction d'exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Microgrammes par m ³
3		Contribue à la réduction de production de déchets par habitant	Production de déchets par habitant	kg/hab
3		Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets municipaux	Taux de recyclage des déchets municipaux	%
3		Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	Taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	%
3		Contribue à la réduction de la production de déchets dangereux	Production de déchets dangereux	tonnes
3		Contribue à l'augmentation de la production de biens et services environnementaux	Production de biens et services environnementaux	millions EUR
3		Contribue à l'augmentation de l'intensité de la consommation intérieure de matière	Intensité de la consommation intérieure de matière	tonnes / millions EUR
4		Contribue à la réduction des jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	Jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	% de jeunes
4		Contribue à l'augmentation du pourcentage des intentions entrepreneuriales	Pourcentage des intentions entrepreneuriales	%
4		Contribue à la réduction des écarts de salaires hommes-femmes	Écarts de salaires hommes-femmes	%
4		Contribue à l'augmentation du taux d'emploi	Taux d'emploi	% de la population
4		Contribue à la création d'emplois stables	Proportion de salariés ayant des contrats temporaires	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction de l'emploi à temps partiel involontaire	Emploi à temps partiel involontaire	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction des salariés ayant de longues heures involontaires	Salariés ayant de longues heures involontaires	% de l'emploi total



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
4		Contribue à la réduction du taux de chômage	Taux de chômage	% de la population active
4		Contribue à la réduction du taux de chômage longue durée	Taux de chômage longue durée	% de la population active
4		Contribue à l'augmentation du taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	Taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	%
4		Contribue à l'augmentation de la productivité globale des facteurs	Productivité globale des facteurs	Indice 2010=100
4		Contribue à l'augmentation de la productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	Productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	%
4		Contribue à l'augmentation de la productivité des ressources	Productivité des ressources	Indice 2000=100
4		Contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière, en proportion de la valeur ajoutée totale des branches	% de la VA totale
4		Contribue à l'augmentation de l'emploi dans l'industrie manufacturière	Emploi dans l'industrie manufacturière, en proportion de l'emploi total	% de l'emploi
4		Contribue à la réduction des émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière	Émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière par unité de valeur ajoutée	% de la VA totale
4		Contribue à l'augmentation des dépenses intérieures brutes de "Research & Development"	Niveau des dépenses intérieures brute de "Research & Development"	% du PIB
4		Contribue à l'augmentation du nombre de chercheurs	Nombre de chercheurs pour 1 000 actifs	nb pour 1 000 actifs
5		Contribue à la réduction du nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	Nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	%
5		Contribue à la réduction du pourcentage du territoire transformé en zones artificialisées	Zones artificialisées	% du territoire
5		Contribue à l'augmentation des dépenses totales de protection environnementale	Dépenses totales de protection environnementale	millions EUR
6		Contribue à l'augmentation de l'utilisation des transports publics	Utilisation des transports publics	% des voyageurs



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
7		Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg d'azote par ha surface agricole utile surface agricole utile SAU)?	Bilan des substances nutritives d'azote	kg d'azote par ha surface agricole utile (SAU)
7		Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg de phosphore par ha surface agricole utile SAU)	Bilan des substances nutritives phosphorées	kg de phosphore par ha surface agricole utile (SAU)
7		Contribue à une consommation durable d'une eau de robinet de qualité potable	Part des dépenses en eau dans le total des dépenses des ménages	%
7		Contribue à l'augmentation du pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	Pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	%
7		Contribue à l'augmentation de l'efficacité de l'usage de l'eau	Efficacité de l'usage de l'eau	m ³ /millions EUR
7		Contribuer à une protection des masses d'eau de surfaces et les masses d'eau souterraine par des prélèvements durables et une utilisation plus efficiente de l'eau	Indice de stress hydriques	%
7		Contribue à la préservation et/ou l'augmentation de la part de zones agricoles et forestières	Part des zones agricoles et forestières	% du territoire
7		Contribue à l'augmentation de la part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	Part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	% du territoire
7		Contribue à la protection des oiseaux inscrits sur la liste rouge des espèces menacées	Nombre d'espèces sur la liste rouge des oiseaux	Nb d'espèces
7		Contribue à la lutte contre les espèces exotiques invasives inscrites sur la liste noire	Nombre de taxons sur la liste noire des plantes vasculaires	Nb de taxons
7		Contribue à la favorabilité de l'état de conservation des habitats	État de conservation des habitats	% favorables
8		Contribue à la réduction de l'intensité énergétique	Intensité énergétique	Térajoules/millions EUR
8		Contribue à la réduction de la consommation finale d'énergie	Consommation finale d'énergie	GWh
8		Contribue à l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	%
8		Contribue à la réduction de la part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	Part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	%



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
8		Contribue à la réduction du total des émissions de gaz à effet de serre	Total des émissions de gaz à effet de serre	millions tonnes CO ₂
8		Contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQE)	Émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQE)	millions tonnes CO ₂
8		Contribue à la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre	Intensité des émissions de gaz à effet de serre	kg CO ₂ / EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Éducation	Aide au développement - Éducation	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Agriculture	Aide au développement - Agriculture	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Santé de base	Aide au développement - Santé de base	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de la part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	Part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	%
9		Contribue à l'augmentation du montant des bourses d'étude	Montant des bourses d'étude	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Eau et assainissement	Aide au développement - Eau et assainissement	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Énergie	Aide au développement - Énergie	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Lois et règlements commerciaux	Aide au développement - Lois et règlements commerciaux	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation du montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	Montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	% du PIB
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (absolu)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (en proportion du montant total d'aide au développement)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés, en proportion du montant total d'aide au développement	%
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	Aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses liées au climat	Contribution à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses liées au climat	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement avec marqueur biodiversité	Aide au développement avec marqueur biodiversité	millions EUR (prix constant 2016)



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	Aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	% du RNB
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Coopération technique	Aide au développement – Coopération technique	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à la réduction de la dette publique en proportion du produit intérieur brut	Dette publique en proportion du produit intérieur brut	% du PIB
9		Contribue à l'augmentation du montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	Montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	Aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	millions EUR (prix constant 2016)
10		Contribue à l'action climatique dans les pays en développement et à la protection du climat au niveau global	Contributions déterminées au niveau national (CDN) à la réduction des émissions de gaz à effet de serre	millions EUR
10		Contribue à l'augmentation de l'alimentation du fonds climat énergie	Fonds climat et énergie	millions EUR
10		Contribue à l'augmentation de la part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	Part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	% du revenu fiscal