



## **Projet de règlement grand-ducal du jj/mm/aaaa 2018 établissant les conditions d'obtention d'une autorisation d'exploitation commerciale d'un navire immatriculé au registre de plaisance**

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 4
III.	Commentaire des articles	p. 12
IV.	Fiche financière	p. 16
V.	Fiche d'impact	p. 17



## I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal est pris en exécution de l'article 29 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales. Cet article dispose que « *L'exploitation commerciale des navires est sujette à autorisation du ministre.*

*Celui-ci peut autoriser des entreprises maritimes, telles que définies au titre 10 de la loi du 17 juin 1994 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, à exploiter des navires de plaisance de moins de 25 tonneaux de jauge. Un règlement grand-ducal arrêtera dans ce cas les conditions techniques d'exploitation des navires de plaisance. »*

Or, aucun règlement grand-ducal n'a jusqu'à présent été pris empêchant ainsi le développement de cette activité économique.

Cette exploitation commerciale avait pourtant dès l'adoption de la loi du 23 septembre 1997 précitée été envisagée positivement. Le commentaire de l'article 29 était en effet rédigé ainsi : « [...] *Tel n'est pas le cas pour l'article 29, qui a fait l'objet de longues discussions lors des travaux préparatoires, liées à notre situation géographique et partant la difficulté de réglementer une telle activité dont une partie importante de l'usage du navire de plaisance se déroule à l'étranger. Il convient de noter que la loi suisse, pays également sans littoral, a adopté une solution qui a l'avantage de la simplicité, en interdisant l'usage professionnel d'un yacht suisse naviguant en mer. Cette solution critiquée par une partie de la doctrine suisse (Konrad Butz, Commentaire sur l'ordonnance suisse sur le yachting, p. 99) est susceptible de soulever des problèmes de constitutionnalité en droit luxembourgeois, sans négliger d'éventuels problèmes au regard du droit communautaire. Finalement la considération que la location, même professionnelle de navires de plaisance est une réalité aujourd'hui qu'il ne fallait pas ignorer l'a emporté, mais il a été retenu qu'il convenait de l'encadrer sur le plan réglementaire. »*

A ce jour, le registre de plaisance compte environ huit cents unités inscrites. Si un certain nombre ne sont pas inclus dans le champ d'application du présent règlement, puisque ce dernier concerne uniquement les navires de plaisance à l'exclusion des bateaux de plaisance tels qu'ils se trouvent définis à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 septembre 1997, la possibilité de louer un navire de plaisance intéresse un grand nombre de propriétaires qui n'utilisent leur navire que de manière épisodique. Ils pourraient ainsi rentabiliser le coût d'exploitation et de maintenance de leurs navires. A ceci s'ajouterait le développement d'un nouveau secteur économique. Il a en effet été constaté que certaines structures sociétaires implantées au Luxembourg ont dû immatriculer leur navire de plaisance sur d'autres registres, faute de cadre réglementaire adéquat.

Néanmoins, il demeure que le développement de la plaisance commerciale ne doit pas se faire au mépris de la sécurité des personnes à bord. Les avis de la chambre de commerce (J-1995-O-0277) et du Conseil d'État (J-1996-O-0339) avaient souligné la nécessité de prévoir des conditions techniques plus strictes, notamment en ce qui concerne la sécurité, pour les navires de plaisance soumis à une exploitation commerciale. Pour satisfaire à ces impératifs de sécurité, le présent projet de règlement dépasse le cadre réglementaire du navire de plaisance en matière de suivi technique, d'équipements



et de matériel à bord et exclut certaines activités et certains navires, dont l'utilisation est réputée dangereuse.

Cette exploitation commerciale ne sera dès lors autorisée que pour des navires qui répondent non seulement aux normes européennes applicables aux navires de plaisance, ce qui implique que les règles de base en matière de navigabilité et de sécurité sont respectées, mais encore à d'autres règles techniques prévues au présent règlement, notamment pour renforcer la sécurité des utilisateurs. Le projet de règlement grand-ducal prévoit également des contrôles annuels du navire de plaisance exploités commercialement qui s'inspirent de ceux réalisés sur les navires commerciaux.

Le conducteur du navire devra, quant à lui, être détenteur des permis, certificats et diplômes (luxembourgeois ou étrangers et endossés selon la procédure établie par le règlement grand-ducal modifié du 8 octobre 2009 relatif à l'exécution de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance) qui lui seront demandés en fonction du type de navire loué en vue de s'assurer de ses compétences en navigation maritime.

Enfin, le projet de règlement grand-ducal instaure la procédure d'obtention de l'autorisation ministérielle d'exploitation en exécution de l'article 29 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.



## II. Texte de l'avant-projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la loi du 23 décembre 2016 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques;

Vu la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie, et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons :

### **Chapitre 1<sup>er</sup> – Dispositions générales**

**Art. 1<sup>er</sup>.** (1) Conformément à l'article 29 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, les entreprises maritimes peuvent être autorisées par arrêté ministériel à faire une exploitation commerciale des navires de plaisance, au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 23 septembre 1997, de moins de 25 tonneaux de jauge et de longueur de moins de vingt-quatre mètres, dans les conditions prévues au présent règlement.

(2) Sont réputés faire moins de 25 tonneaux de jauge, les navires de plaisance dont le produit de la longueur de la largeur et du creux au milieu du navire de plaisance, multiplié par 0,55 et divisé par 2,83 est inférieur à 25. Ces mesures sont celles répertoriées par le fabricant, en mètres.

(3) L'exploitation commerciale du navire de plaisance est limitée à la location de ce dernier avec ou sans équipage.

Sont interdits :

1. le transport rémunéré de passagers ;
2. l'affrètement en vue de transport rémunéré de passagers ;
3. le transport de biens ou d'animaux ;
4. l'affrètement en vue de transport de biens ou d'animaux.



**Art. 2.** Pour l'application du présent règlement, sans préjudice des définitions visées par la loi précitée du 23 septembre 1997, les expressions suivantes sont définies ainsi :

1) *Conducteur* : toute personne qui prend dans les faits le commandement du navire de plaisance ;

2) *Entreprise maritime* : Entreprise maritime au sens du titre 10 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

3) *Organisme agréé* : organisme agréé conformément au règlement (CE) n°391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et autorisé par l'État luxembourgeois pour mener des inspections conformément à la procédure établie par la loi précitée du 9 novembre 1990 ;

4) *Transport rémunéré de passagers* : contrat conclu en vue de transporter par mer, sur un trajet défini, un passager ou plusieurs qui s'obligent à acquitter le prix du transport ;

5) *Transport de biens ou d'animaux* : contrat conclu en vue de transporter par mer, sur un trajet défini, de la marchandise ou des animaux, contre le paiement d'un fret déterminé, à l'exception de l'avitaillement du navire de plaisance et des bagages des personnes embarquées ;

6) *Voyages internationaux* : tout voyage dont le lieu de départ et le lieu de destination sont situés dans deux États différents ou dans un seul État si, en raison de l'itinéraire, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État.

**Art. 3.** (1) Sauf dérogation spéciale, ne peuvent faire l'objet d'une exploitation commerciale, que les navires de plaisance munis d'un marquage CE au sens de la loi du 23 décembre 2016 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques.

(2) Sauf dérogation spéciale, ne peuvent pas faire l'objet d'une exploitation commerciale les navires de plaisance suivants :

- Les scooters et motos aquatiques ;
- Les bateaux semi-rigides ou bateaux pneumatiques ;
- Les navires à carène flottante.

## **Chapitre 2 – Procédure d'obtention d'une autorisation d'exploitation commerciale d'un navire de plaisance**

**Art. 4.** L'entreprise maritime, chargée de la gestion d'un navire de plaisance, introduit une demande auprès du Commissariat aux affaires maritimes pour se voir octroyer une autorisation d'exploiter commercialement celui-ci soit pour son compte soit pour celui du propriétaire.

Une demande doit être introduite pour chaque navire de plaisance individuellement. Elle précise la durée envisagée de l'exploitation commerciale, les zones de navigation et la composition de l'équipage le cas échéant.



**Art. 5.** L'autorisation prend la forme d'un arrêté ministériel qui est délivré après avis du Commissaire aux affaires maritimes, si les conditions prévues au présent règlement sont remplies.

Le Commissaire aux affaires maritimes peut requérir la communication de toutes pièces susceptibles de justifier que les conditions prévues au présent règlement sont remplies.

**Art. 6.** L'arrêté ministériel indique :

- le nom du navire de plaisance et son numéro de marquage CE ;
- la dénomination ou raison sociale de l'entreprise maritime ayant introduit la demande et chargée de la gestion du navire de plaisance ;
- le nom ou la dénomination ou la raison sociale du propriétaire, si différent de l'entreprise maritime ;
- si un équipage professionnel est obligatoire ;
- les permis de navigation, diplômes, brevets et certificats du conducteur du navire de plaisance exigés pour la navigation ;
- les zones de navigation autorisées le cas échéant ;
- les heures de navigation autorisées le cas échéant ;
- le nombre de personnes à bord autorisées ;
- la durée de validité de l'autorisation d'exploitation commerciale du navire de plaisance.

**Art. 7.** L'arrêté ministériel peut interdire les voyages internationaux.

**Art. 8.** Nonobstant le nombre de personnes autorisées à être embarquées, tel que fixé par le fabricant, le navire de plaisance peut transporter au maximum douze passagers.

### **Chapitre 3 – Conditions d'octroi et de maintien de l'autorisation d'exploitation commerciale d'un navire de plaisance**

**Art. 9.** L'entreprise maritime est responsable de la gestion technique y compris de son suivi technique et du maintien en état du navire de plaisance et du bon fonctionnement de ses équipements, notamment du matériel de sécurité, de la gestion commerciale et de la gestion administrative du navire de plaisance.

Nonobstant l'alinéa qui précède, le propriétaire reste également responsable du suivi technique et du maintien en état du navire de plaisance et du bon fonctionnement de ses équipements et notamment du matériel de sécurité.

#### Section I<sup>re</sup> – Conditions relatives au navire de plaisance et à son équipement.

**Art. 10.** Outre le respect des conditions fixées par la loi du 23 décembre 2016 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques, tout navire de plaisance doit avoir à son bord le matériel de sécurité prévu à l'article 21 et à l'annexe E du règlement grand-ducal modifié du 8 octobre 2009 relatif à l'exécution de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales et modifiant l'article 8 du règlement grand-ducal du 20 mars 1967 concernant l'exécution de l'article 54, nos 2 et 3 de la loi du 14 juillet



1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, pour pouvoir être exploité commercialement.

**Art. 11.** Sans préjudice de l'article 10 du présent règlement, le navire de plaisance se conforme aux dispositions de l'annexe A du présent règlement.

**Art. 12.** (1) L'entreprise maritime organise annuellement des vérifications du navire de plaisance afin de s'assurer que le navire de plaisance et ses équipements ne présentent pas de faille à la sécurité des personnes à bord et la protection du milieu marin. La vérification est au moins visuelle et peut être complétée par toutes autres mesures appropriées. Elle est effectuée par un organisme agréé ou toute autre personne nommément acceptée par le Commissaire aux affaires maritimes.

La première vérification a lieu avant toute mise en exploitation commerciale du navire de plaisance.

(2) Le rapport des vérifications est mis à la disposition des usagers du navire de plaisance au plus tard au moment de leur embarquement pour qu'ils en prennent connaissance. Une copie du rapport est placée à bord des navires de plaisance ayant au moins un espace habitable.

Les rapports et les justificatifs des vérifications sont adressés au Commissariat aux affaires maritimes.

**Art. 13.** (1) L'organisme agréé ou toute autre personne visée à l'article 12, paragraphe 1<sup>er</sup>, du présent règlement peut préconiser des mesures correctives à prendre dans un délai déterminé.

(2) Sans préjudice de l'alinéa précédent, l'organisme agréé ou toute autre personne visée conformément à l'article 12, paragraphe 1<sup>er</sup>, du présent règlement peut interdire au navire de plaisance de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit, jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises, lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions techniques du navire de plaisance ou représentent un danger grave pour la sécurité des personnes à bord ou la protection du milieu marin.

(3) Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, le Commissaire aux affaires maritimes peut autoriser le navire de plaisance à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des anomalies relevées. Ce déplacement se fait sans usager à bord.

## Section II – Conditions relatives au conducteur.

**Art. 14.** Conformément à l'article 7 du règlement grand-ducal précité du 8 octobre 2009, l'arrêté ministériel indique les permis de navigation requis pour la navigation à défaut d'application de la convention STCW 1978.

Le conducteur du navire de plaisance doit être au moins titulaire du brevet de navigation indiqué sur l'arrêté ministériel.

**Art. 15.** Conformément à l'article 30 de la loi du 23 septembre 1997 précitée, les articles 40 et 41 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine sont



applicables aux conducteurs et autres personnes visées auxdits articles, qui seraient en infraction des obligations prévues à l'article précédent.

### Section III – Obligations de l'entreprise maritime.

**Art. 16.** (1) L'entreprise maritime s'assure directement ou par un représentant dûment habilité qu'une liste indiquant l'identité des personnes à bord et leurs fonctions soit établie avant l'appareillage.

(2) Elle est communiquée sur demande au Commissariat aux affaires maritimes.

**Art. 17.** L'entreprise maritime s'assure directement ou par un représentant dûment habilité qu'avant chaque appareillage, le conducteur soit familiarisé avec la conduite du navire de plaisance. Elle lui indique l'emplacement du manuel de l'utilisateur du navire de plaisance et des engins de sauvetage.

**Art. 18.** L'entreprise maritime s'assure directement ou par un représentant dûment habilité qu'avant chaque appareillage, toute personne à bord a été informée des mesures à prendre en cas de danger.

Elle indique notamment l'emplacement des équipements de sécurité individuelle et collective visés à l'annexe E du règlement grand-ducal du 8 octobre 2009 précité et à l'annexe A du présent règlement. Elle s'assure par un essai pratique que chaque personne est en mesure d'endosser correctement la brassière qui lui est attribuée.

**Art. 19.** (1) En cas de manquements ou de non-respect des obligations prévues au présent règlement, l'arrêté ministériel d'autorisation d'exploitation commerciale du navire de plaisance peut être retiré.

(2) Les décisions de retrait peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. L'arrêté ministériel de retrait doit être motivé et notifié à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours.

**Art. 20.** Notre ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



## ANNEXE A

### DISPOSITIONS TECHNIQUES

1) La présente annexe est applicable à tous les navires de plaisance visés au présent règlement. Des différenciations sont faites en fonction des types de navigation :

- L'usage A navigation hauturière pour laquelle le navire de plaisance doit être conçu et avoir une autonomie suffisante pour entreprendre de longues croisières ou une navigation au large ;

- l'usage B désigne la navigation à moins de 60 milles d'un abri ; le navire de plaisance peut entreprendre des croisières au large et dans les eaux côtières à condition de ne pas s'éloigner à plus de 60 milles d'un abri ;

- l'usage C désigne la navigation à moins de 20 milles des côtes : le navire de plaisance peut entreprendre de courtes croisières dans les eaux côtières, les baies et les estuaires à condition de ne pas s'éloigner à plus de 20 milles d'un abri.

2) Le navire de plaisance est exploité dans les limites indiquées par le fabricant.

3) Les prescriptions de la convention internationale « Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer » de 1972, amendée (ci-après « COLREG 72 ») sont applicables aux navires de plaisance visés au présent règlement.

4) Le navire de plaisance doit avoir à bord les documents suivants :

1. le certificat d'immatriculation du navire de plaisance ;
2. l'attestation d'assurance responsabilité civile ;
3. le brevet de navigation du conducteur ;
4. la licence radio délivrée par l'ILR, le cas échéant ;
5. le certificat d'opérateur radio du conducteur, le cas échéant ;
6. une copie du certificat de marquage CE délivrée par le fabricant ;
7. le manuel de l'utilisateur du navire de plaisance ;
8. la table de déviation du compas ;
9. les manuels d'utilisation des instruments de navigation du bord ;
10. un journal de bord ;
11. un pavillon national ;
12. le dernier rapport de vérification spéciale du navire de plaisance ;
13. la copie du contrat de location.

5) En application de l'article 11 du présent règlement, le navire de plaisance doit être équipé avec le matériel suivant :

#### **A. matériel d'armement :**

1. un réflecteur radar ou d'autres moyens permettant de s'assurer d'être détectés par les navires de plaisance naviguant au radar à 9 GHz aussi bien qu'à 3 GHz ;
2. une ligne de mouillage appropriée au navire de plaisance et à la zone de navigation ;
3. un bout de remorquage ;
4. un ou plusieurs moyens mobiles de lutte contre l'incendie, conformes aux prescriptions du fabricant ou aux normes luxembourgeoises ;
5. un dispositif d'assèchement manuel approprié au volume du navire de plaisance ;



6. un système permettant d'obturer un trou dans la coque.

**B. Équipement de sauvetage collectif :**

1. Trois feux rouges à main ;
2. Un miroir de signalisation ;
3. Une lampe électrique puissante et étanche permettant d'émettre des signaux en morse ;
4. Une bouée de sauvetage avec feu de retournement ;
5. Un dispositif de repêchage et d'assistance pour personne tombée à l'eau ;
6. Un harnais et une longe par personne embarquée pour les voiliers ;
7. Radeau de sauvetage ;

- En usage A et B : un ou plusieurs radeaux de survie gonflables, permettant d'embarquer l'ensemble des personnes à bord, adaptés à la navigation pratiquée et répondant aux normes luxembourgeoises en vigueur.

- En usage C : le radeau de survie gonflable prescrit pour les usages A et B peut être remplacé par une annexe ou une aide à la flottabilité adéquate. Les radeaux réputés insubmersibles par le fabricant sont dispensés de ces prescriptions.

**C. Équipement de sauvetage individuel :**

1. Un gilet de sauvetage ou un équipement individuel de flottabilité pour chaque personne embarquée ;
2. Une couverture de survie par personne embarquée.

**D. Matériel de navigation :**

1. un compas magnétique conforme aux normes luxembourgeoises en vigueur ;
2. le matériel pour faire le point ou un système de positionnement par satellite ;
3. les cartes marines officielles adaptées à la zone de navigation et tenues à jour, sur un support papier ou électronique ;
4. le livre des feux adapté à la zone de navigation et tenu à jour ;
5. le livre des marées adapté à la zone de navigation et tenu à jour ;
6. une sonde à main ou un sondeur électronique ;
7. un chronomètre ;
8. un baromètre ;
9. un récepteur NAVTEX ;
10. les règles de la COLREG 72 ;
11. une copie du système international de balisage maritime adopté par l'association internationale de signalisation maritime ;
12. une corne de brume ;
13. une paire de jumelles.

6) Le navire de plaisance sera équipé d'une balise de localisation des sinistres.

7) Toute station radioélectrique de navire de plaisance sera conforme aux prescriptions en vigueur au Luxembourg.

8) Une trousse de secours doit être embarquée à bord du navire de plaisance et doit contenir au minimum le matériel et les médicaments suivants :

1. 1 rouleau de 4 mètres de bande adhésive (10 cm), type Coheban ;
2. 1 paquet de 5 compresses de gaze stériles de taille moyenne ;



3. 1 boîte de pansements adhésifs stériles étanches en trois tailles ;
4. 1 coussin hémostatique
5. 1 rouleau de sparadrap
6. 1 boîte de gants d'examen non stériles
7. 1 flacon de 75 ml de gel hydro alcoolique
8. 1 flacon de Chlorhexidine, solution locale, 5 ml à 0,05%

Le matériel et les médicaments doivent être contenus dans un emballage assurant une fermeture étanche.

9) Toute embarcation annexe prévue pour le transfert des personnes doit répondre aux exigences basiques de sécurité et être exploitée dans les limites indiquées par le fabricant.

10) Concernant le gréement des voiliers, toutes les dispositions doivent être prises pour permettre à l'équipage de travailler en toute sécurité lorsqu'un travail en hauteur est requis dans le gréement.

11) L'emploi d'un signal de détresse, sauf s'il s'agit de signaler un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits.



### III. Commentaire des articles

**Ad art. 1<sup>er</sup>.** L'article 29 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales introduit la possibilité d'exploiter commercialement en mer des navires de plaisance de moins de 25 tonneaux de jauge tout en limitant cette possibilité à des navires qui auraient obtenu une autorisation ministérielle.

Il est précisé que ce règlement ne vise pas l'exploitation commerciale des bâtiments de plaisance sur les cours et plans d'eaux qui est, quant à elle, réglementée par l'article 21 de la loi précitée du 23 septembre 1997. L'exploitation commerciale est donc limitée à un usage exclusivement en mer.

Une méthode de calcul du jaugeage en fonction des dimensions du navire est donnée au paragraphe 2 afin de faciliter l'exploitation des navires de plaisance existant pour lesquels le calcul de leur jauge *ex post* peut s'avérer difficile et coûteux. La limitation relative à la longueur du navire (moins de 24 mètres) vient de l'article 3 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux bateaux de plaisance.

Le présent règlement grand-ducal a pour objet de poser les critères et conditions pour l'octroi et le maintien d'une autorisation ministérielle d'exploitation commerciale des navires de plaisance en exécution dudit article 29.

La première condition posée à l'article 1<sup>er</sup> est relative à la nature de l'exploitation commerciale du navire. Sont exclues les activités de transport maritime de biens ou d'animaux que ce soit directement par le biais d'un contrat de transport prenant la forme d'un connaissement ou d'affrètements ou d'un ensemble contractuel de ces deux types de contrats. Le transport maritime de marchandises et de bétail est en effet une activité qui doit être entreprise par des navires commerciaux immatriculés au registre luxembourgeois sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. Est également exclue l'activité de transport rémunéré de passagers, définie à l'article 2, que ce soit sous forme d'une croisière ou d'une traversée qui est réservée, dans notre système, à des navires commerciaux.

N'est donc possible que la location de navires de plaisance sous forme d'un affrètement à temps, au voyage ou coque-nue en fonction des caractéristiques du navire.

**Ad art. 2.** L'article 2 définit les termes employés dans le règlement. Ces définitions complètent celles de la loi du 23 septembre 1997 précitée.

1) *Conducteur* : cette définition insiste sur le fait qu'elle s'applique à la personne qui conduit réellement le navire et non pas au nom de qui le navire est affrété ;

2) *Entreprise maritime* : cette définition se contente de renvoyer, tout comme l'article 29 de la loi précitée du 23 septembre 1997, à celle donnée au titre 10 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ;

3) *Organisme agréé* : cette définition ne pose pas de difficulté ;

4) *Transport rémunéré de passagers* : le type de transport visé par cette définition inclut les traversées assurées par des lignes régulières et les croisières. Le trajet et les horaires sont définis par l'exploitant qui vend aux passagers un ticket contre un prix défini. Sur base de l'article 1<sup>er</sup>, cette activité est prohibée ;



5) *Transport de biens ou d'animaux* : lors d'une location, les personnes à bord peuvent emporter tout l'avitaillement, leurs bagages ou leurs animaux de compagnie si autorisés contractuellement, mais ne peuvent se livrer aux activités de transport de marchandises ou d'animaux. Sur base de l'article 1<sup>er</sup>, cette activité est prohibée ;

6) *Voyages internationaux* : cette définition traditionnelle ne présente pas de difficulté.

**Ad art. 3.** L'article 3 pose une limite à l'exploitation commerciale de certains navires de plaisance. En premier lieu, ces navires doivent disposer d'un marquage CE, ce qui exclut ceux qui n'entrent pas dans le champ d'application de la loi du 23 décembre 2016 relative aux bateaux de plaisance. En second lieu, des navires qui présentent intrinsèquement une plus grande dangerosité ou qui statistiquement sont le plus fréquemment impliqués dans les accidents de navires de plaisance sont également expressément exclus. Il s'agit par exemple des zodiacs, des jet-skis ou encore des bateaux cigarettes.

## **Chapitre 2 – Procédure d'obtention d'une autorisation d'exploitation commerciale d'un navire de plaisance.**

**Ad art. 4. et 5.** Sur base de la loi du 23 septembre 1990, les entreprises maritimes peuvent être autorisées à exploiter commercialement des navires. L'arrêté d'autorisation ainsi obtenu est donné à l'entreprise maritime pour un seul navire. Les entreprises maritimes doivent donc introduire une demande par navire. Cette demande doit être circonstanciée et accompagnée de justificatifs. Il s'agira par exemple des plans et des documents du navire de plaisance et des équipements.

**Ad art. 6.** Cet article décrit les mentions qui se trouveront sur l'arrêté. Ces mentions constituent les conditions d'exploitation du navire de plaisance (par exemple, l'équipage professionnel obligatoire, la description du permis de navigation requis, les zones de navigations autorisées, etc.). La durée de l'autorisation d'exploitation commerciale du navire peut être limitée.

**Ad art. 7.** L'interdiction d'entreprendre des voyages internationaux lors de l'exploitation commerciale sera principalement basée sur des critères techniques du navire.

**Ad art. 8.** Cet article a pour objectif d'éviter l'application de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle que modifiée (SOLAS) aux navires de plaisance visés par le présent règlement.

## **Chapitre 3 – Conditions d'octroi et de maintien de l'autorisation d'exploitation commerciale d'un navire de plaisance.**

**Ad art. 9.** En prenant la charge de l'exploitation commerciale d'un navire de plaisance l'entreprise maritime devient responsable des différentes facettes de cette exploitation. L'exploitant supporte le



risque engendré par son activité commerciale. Il doit s'assurer que le navire et ses équipements sont en ordre, tant d'un point de vue technique que d'un point de vue administratif avec sa documentation à jour, y compris son assurance et les permis, les vérifications faites, etc. Néanmoins, si le propriétaire et l'exploitant ne sont pas la même personne, le propriétaire conserve la responsabilité de maintenir le navire de plaisance en état de navigabilité et d'avoir à bord les équipements tels que prescrits par l'annexe E du règlement grand-ducal modifié du 8 octobre 2009 relatif à l'exécution de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales et modifiant l'article 8 du règlement grand-ducal du 20 mars 1967 concernant l'exécution de l'article 54, n<sup>os</sup> 2 et 3 de la loi du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale et le présent règlement, y compris de l'annexe A et notamment le matériel de sécurité.

#### Section I<sup>re</sup> – Conditions relatives au navire de plaisance et à son équipement.

**Ad art. 10. et 11.** L'article 10 rappelle la législation technique en vigueur applicable aux navires de plaisance et aux équipements marins. A ce titre, comme seuls les navires avec un marquage CE peuvent faire l'objet d'une exploitation commerciale, la conception du navire de plaisance présente des garanties minimales en matière de sécurité. Néanmoins, lors des travaux préparatoires de la loi du 23 septembre 1997 précitée, les différents avis avaient exprimé le souhait que les conditions techniques soient plus strictes pour les navires exploités commercialement notamment en ce qui concerne la sécurité. L'annexe A, introduite par l'article 11, vient donc renforcer ce cadre légal. Elle contient des prescriptions obligatoires minimales concernant le matériel d'armement, les équipements de sauvetage collectif et individuel, ainsi que le matériel de navigation. Elle prévoit également la composition minimale d'une trousse de secours et des prescriptions particulières pour le gréement de voiliers et impose d'avoir à bord une balise de localisation des sinistres et les installations radioélectriques adéquates.

**Ad art. 12.** Cet article met à la charge de l'entreprise maritime le soin de mettre en place un système de vérification périodique du navire de plaisance et de ses équipements afin de s'assurer que ces derniers continuent de remplir les critères techniques sur base desquels l'exploitation commerciale est autorisée. Ces vérifications doivent être effectuées par des professionnels indépendants disposant des compétences techniques nécessaires à l'évaluation des navires de plaisance et de leurs équipements y compris le matériel de sécurité et pour la première fois avant que le navire de plaisance ne puisse être exploité commercialement. L'article dispose qu'elles seront donc effectuées soit par un organisme agréé soit par une autre personne qui devra avoir été acceptée par le Commissaire aux affaires maritimes après vérification de ses compétences. Le rapport de vérification est ensuite adressé au Commissariat aux affaires maritimes et aux utilisateurs des navires de plaisance.

**Ad art. 13.** L'article 13 détermine les prérogatives des personnes qui seront amenées à faire les vérifications à bord, en commençant par le pouvoir de demander que des mesures correctives soient prises. Dans des cas présentant une certaine gravité, il pourra empêcher le départ ou l'exploitation du navire de plaisance. Le Commissaire aux affaires maritimes peut lever cette interdiction aux seules fins de convoier le navire de plaisance vers un autre port ou chantier naval où ce dernier sera réparé.



## Section II – Conditions relatives au conducteur.

**Ad art. 14.** Le règlement grand-ducal précité du 8 octobre 2009 tel qu'il a été modifié crée plusieurs types de permis de navigation en fonction des zones de navigation et des caractéristiques du navire de plaisance. Des reconnaissances des permis étrangers sont également possibles. Pour un équipage professionnel, des certificats STCW peuvent être requis. L'arrêté ministériel indiquera, en fonction du navire, quel type de permis sera au minimum requis et le conducteur du navire de plaisance doit être au moins titulaire de ce permis.

**Ad art. 15.** Cet article rappelle que conformément à l'article 30 de la loi du 23 septembre 1997 précitée, l'article 41 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est applicable aux infractions à l'article précédent. La conduite du navire de plaisance par une personne qui n'est pas titulaire d'un brevet ou permis visé à l'arrêté ministériel est donc pénalement répréhensible.

## Section III – Obligations de l'entreprise maritime.

**Ad art. 16.** La liste requise par l'article 16 permet de savoir à tout moment qui se trouve à bord du navire de plaisance.

**Ad art. 17.** Le conducteur devra avoir reçu les informations sur le fonctionnement du navire de plaisance avant de pouvoir prendre la mer.

**Ad art. 18.** Avant de prendre la mer, les personnes à bord devront recevoir les informations utiles sur les mesures de sécurité. Par exemple, ils devront savoir où se trouvent les gilets de sauvetage et être renseignés sur leur fonctionnement.

**Ad art. 19.** Si une ou plusieurs des conditions posées par le présent règlement cessent d'être respectées, il sera possible de prendre un arrêté ministériel retirant l'autorisation d'exploitation commerciale du navire de plaisance. Un tel retrait aurait pour conséquence le retrait de l'agrément d'une entreprise maritime qui n'aurait pas d'autres activités maritimes que l'exploitation dudit navire de plaisance.

**Ad art. 20.** Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.



#### **IV. Fiche financière**

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

Le présent règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'État.



## V. Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives et réglementaires

**Intitulé du projet:** projet règlement grand-ducal établissant les conditions d'obtention d'une autorisation d'exploitation commerciale d'un navire immatriculé au registre de plaisance

**Ministère initiateur:** ministère de l'Économie

**Auteur :** Mme Annabel Rossi / Mme Elisabeth Relave-Svendsen / M. Joël Mathieu

**Tél. :** 2478 4453

**Courriel :** cam@cam.etat.lu

**Objectif(s) du projet :** mesures d'exécution de l'article 29 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :** non

**Date :** juin 2018

### Mieux légiférer

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

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

<sup>2</sup> N.a.: non applicable



- existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui:  Non:
- Remarques/Observations: .....
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui:  Non:
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire) .....
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui:  Non:  N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? .....
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui:  Non:  N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? .....
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui:  Non:  N.a.:
  - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui:  Non:  N.a.:
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui:  Non:  N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui:  Non:  N.a.:
- Si oui, laquelle: .....
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui:  Non:  N.a.:
- Si non, pourquoi? .....
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui:  Non:
  - b. amélioration de qualité réglementaire? Oui:  Non:
- Remarques/Observations: .....
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui:  Non:  N.a.:

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

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



13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui:  Non:   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système: .....
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, lequel? .....  
Remarques/Observations: .....

### Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:   
Si oui, expliquez de quelle manière: .....
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:   
Si oui, expliquez pourquoi: .....
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:   
Si oui, expliquez de quelle manière: .....
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, expliquez de quelle manière: .....

### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui:  Non:  N.a.:
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui:  Non:  N.a.:

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

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