



Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 24 décembre 1990 concernant l'exécution de l'article 24 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 4
III.	Commentaire des articles	p. 6
IV.	Fiche financière	p. 7
V.	Fiche d'impact	p. 8
VI.	Texte coordonné	p. 11



I. Exposé des motifs

Le présent projet a pour objet de réviser les taxes de première immatriculation des navires enregistrés au registre public maritime luxembourgeois.

Le système de calcul des taxes est réglé par un texte de 1990 qui n'a jamais été adapté. Il est basé sur une approche linéaire d'augmentation des taxes en fonction du tonnage des navires nonobstant un taux nominal décroissant. Il y est fait une distinction entre les taxes de première année et les taxes des années suivantes réduites par rapport à la première année. Une autre variable du système repose sur l'âge du navire, les taxes augmentant avec l'âge des navires. Or le contexte des années 90 qui avait mené à l'adoption de cette structure de taxes n'est plus le même aujourd'hui. Aussi est-il devenu nécessaire de repenser le système tarifaire par rapport aux critères qui servent de référence dans le contexte actuel.

Une révision de la structure de taxation doit avoir pour objectif de la rendre plus compétitive ainsi que mieux adaptée aux réalités économiques du secteur. Considérant la tendance de la construction de navires toujours plus grands, les critères de la structuration actuelle de la taxe en fonction de la taille du navire lui confèrent un caractère injuste, sinon injustifiable pour les navires d'une certaine taille. Il est devenu surtout urgent de corriger la courbe de croissance de la taxe de première immatriculation pour lui enlever un caractère confiscatoire en ce qui concerne les grandes unités.

En effet, pour des navires de taille plus importante, les frais de première immatriculation à Luxembourg sont excessivement élevés par rapport à d'autres registres en Europe. Dans certains cas, les écarts sont considérables et se chiffrent à un multiple de la taxation dans d'autres pays européens. Ceci risque à terme de poser un problème d'image du Luxembourg, reflétant un déphasage certain par rapport aux réalités économiques au plan international.

Même si les taxes d'immatriculation des navires ne constituent pas un poste majeur dans leur coût d'exploitation, il n'en est pas moins vrai que dans la conjoncture actuelle où certains segments du secteur maritime sont sous forte pression, tous les postes de dépenses sont soumis à un examen critique. Il s'agit donc là d'un autre argument pour adapter le texte. Aussi cette taxe n'est pas à considérer comme la contrepartie d'un service rendu mais plutôt un droit d'accès au registre. Ce fondement de la taxe constitue un argument en faveur d'une fourchette d'imposition raisonnablement limitée dans la mesure aussi où un navire plus grand ne constitue pas une charge de travail plus importante pour les services publics. Dans ce contexte, il est à noter que depuis l'introduction en 2005 de la gestion séparée, le Commissariat aux affaires maritimes est en mesure de facturer des prestations fournies aux opérateurs. Il s'agit là d'un outil qui a encore un potentiel de développement en termes de revenus pour l'Etat. En effet, la facturation de services directement prestés tels les dérogations ou autorisations spéciales sont mieux perçues qu'une taxe ou un impôt.

Au vu de ces constats et réflexions, il est proposé de supprimer la différence entre les taxes de première immatriculation et des taxes de prorogation, et de plafonner les taxes à payer pour les trois tranches d'âge. Le résultat en sera surtout un gain d'attractivité du registre. Même si le taux restera élevé par rapport à d'autres pays, il s'en rapprochera cependant et devrait se traduire par un gain de compétitivité et d'attractivité pour les nouvelles immatriculations. A noter aussi que les changements proposés ne portent que sur l'immatriculation initiale, les taxes de prorogation subséquentes restant inchangées.



Les travaux relatifs à un projet législatif complémentaire et plus ambitieux visant à introduire des critères de « green shipping » au niveau de la tarification des taxes ainsi que des services prestés par l'administration ont été entamés.



II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

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

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Economie et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1er. Le règlement grand-ducal du 24 décembre 1990 concernant l'exécution de l'article 24 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est modifié comme suit:

1° Les articles 16 et 17 prennent la teneur suivante :

" **Art. 16.** La délivrance du certificat d'immatriculation est soumise au paiement de la taxe de première inscription ci-après désignée, exprimée en euros comprenant une taxe de base fixe de 2000 euros et une taxe calculée en fonction du tonnage net et de l'âge du navire suivant le tableau ci-après:

Tonnage net	Age du navire		
	0-5 ans	6-10 ans	11 ans et plus
25-500 T	0.55	0.60	0.65
501-5000 T	0.50	0.55	0.60
5001-25000 T	0.45	0.50	0.55
25001 T et plus	0.40	0.45	0.50

Les chiffres du tableau sont exprimés en euros par tonne,
l'âge du navire étant exprimé en années accomplies depuis la date de la pose de la quille.

La taxe d'immatriculation ne pourra dépasser le montant de :

- 20000.- euros pour un navire âgé de 0 à 5 ans, respectivement
- 22500.- euros pour un navire de 6 à 10 ans et
- 25000.- euros pour un navire de 11 ans et plus

La taxe prémentionnée est payable avant la présentation au conservateur de la déclaration d'immatriculation agréée par le commissaire aux affaires maritimes.



Art. 17. La prorogation de validité du certificat d'immatriculation au-delà de la première année de la date de sa délivrance est soumise au paiement d'une taxe fixe de 2000 euros et d'une taxe de prorogation annuelle entre les mains du conservateur des hypothèques maritimes avant l'expiration de la validité suivant le tableau repris à l'article 16.

La taxe de prorogation ne pourra dépasser le montant de :

- 20000.- euros pour un navire âgé de 0 à 5 ans, respectivement
- 22500.- euros pour un navire de 6 à 10 ans et
- 25000.- euros pour un navire de 11 ans et plus

La taxe de prorogation annuelle sera majorée de 1000 euros en cas de paiement intervenant après l'échéance du certificat d'immatriculation. "

2° L'article 18 est abrogé.

3° Le premier alinéa de l'article 19 est modifié comme suit :

" L'inscription du navire dans le registre matricule donne lieu au paiement d'un salaire de 12,50 euros. Le même salaire est dû pour l'inscription de toute modification des indications que doivent contenir, aux termes de la loi, la déclaration et les documents produits aux fins de l'inscription dans le registre matricule, ainsi que pour tout autre acte ou certificat à inscrire dans le registre de dépôt."

Art. 2. Notre Ministre de l'Economie et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



III. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}. point 1^o

La différence entre le tableau des taux de taxation pour la première immatriculation (ancien article 16) et celui relatif à la taxe de prorogation (ancien article 17) a été supprimé. Dès lors le tableau est publié dans le nouvel article 16, et l'article 17 y renvoi. Pour garantir la compétitivité du registre et simplifier la procédure applicable, des limites supérieures pour les taxes d'immatriculation et de prorogation ont été prévues.

Après 23 ans il est apparu important de revoir la grille de taxation afin de préserver la compétitivité du registre notamment par rapport aux grandes unités pénalisées par le système de l'époque. C'est également pour cette raison que les taxes d'immatriculation sont plafonnées pour les trois tranches d'âge. Les plafonds s'appliquent pour les très grands navires d'un tonnage net de 45000 et plus dans le but de pérenniser la compétitivité du registre tout en maintenant un schéma de calcul intelligible.

Vu que la construction d'un navire peut prendre plusieurs années, la détermination de l'âge du navire est précisée. C'est le nombre années entières révolues depuis la date de la pose de la quille qui est utilisé dans la grille pour déterminer la partie variable de la taxe.

Il est également tenu compte du fait que le paiement de la taxe d'immatriculation se fait aujourd'hui par virement ou versement bancaire et doit dès lors avoir lieu avant l'immatriculation proprement dite.

Il est précisé que, conformément à l'instruction ministérielle N°91/4 du Ministre des Transports datée au 9 janvier 1991, c'est la jauge nette qui est utilisé pour calculer les taxes dues.

Il est profité de l'occasion pour corriger une erreur dans la publication de l'ancien règlement où la numérotation de l'article 17 avait été placée erronément devant le dernier alinéa de l'article 16.

Vu que la différence entre les taux est supprimée, la surcharge prévue en fin de l'ancien article 17 a été remplacée par une pénalité de retard fixe en cas de renouvellement tardif du certificat d'immatriculation, traitant ainsi tous les navires de la même façon, contrairement à l'ancien système où la pénalité était liée à la taille du navire.

Ad art. 1^{er}. point 2^o

L'article 18 est abrogé vu que depuis l'introduction de l'Euro il n'y a plus de variation de cours de change.

Ad art. 1^{er}. point 3^o

Le montant du salaire est exprimé en euros et aligné sur le salaire applicable dans le domaine de l'aviation. Par la même occasion un prix unique est fixé pour toutes les opérations à inscrire.

Ad art. 2.

Article d'exécution.



IV. Fiche financière

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

Le projet de règlement grand-ducal aura bien entendu une influence sur le budget de l'Etat. On pourrait s'attendre à ce que les recettes de l'Etat s'en ressentent négativement, mais les responsables du CAM sont persuadés que les manques à gagner par navire seront plus que compensés par un développement de la flotte et des taxes payés pour un plus grand nombre de navires. A noter aussi que, vu la composition de flotte sous pavillon luxembourgeois jusqu'à la mi-2013, l'application du règlement grand-ducal n'aurait eu qu'un effet très limité sur les recettes de l'Etat.



VI. Texte coordonné

Chapitre I, - Organisation et fonctionnement du bureau d'immatriculation

Art. 1^{er}. L'inscription des navires au registre matricule est confiée au conservateur du premier bureau des hypothèques à Luxembourg qui sera chargé en même temps de la conservation des hypothèques maritimes. L'adresse du bureau des hypothèques maritimes est indiquée sur le certificat d'immatriculation.

Art. 2. Le registre matricule des navires est constitué par une série ininterrompue de comptes particuliers divisés en deux parties dont l'une est affectée à l'immatriculation et l'autre aux inscriptions.

Art. 3. Les formalités sont précédées dans chacune des parties d'un numéro d'ordre. Elles reproduisent la date de la remise des pièces ainsi que le numéro sous lequel cette remise est constatée au registre de dépôt.

Elles sont écrites lisiblement, sans abréviation, blanc, lacune ni intervalle; elles énoncent en toutes lettres les sommes, les quantités et les dates. Toutefois, en ce qui concerne les dates, le jour et le millésime sont mentionnés en chiffres chaque fois qu'une colonne leur est réservée exclusivement.

Le conservateur appose sa signature dans la dernière colonne utilisée, après avoir tracé, dans les autres, un trait à l'encre soit sous la dernière ligne d'écriture, soit, lorsque la colonne est restée en blanc, à hauteur du numéro d'ordre assigné à la formalité.

Art. 4. Si un même acte donne lieu à inscription de différents chefs, chaque inscription est effectuée sous un numéro distinct.

Art. 5. Lorsqu'une inscription a quelque rapport avec une inscription antérieure, il est établi une référence de l'une à l'autre par "indication, dans "inscription nouvelle, du numéro d'ordre de l'inscription antérieure, et, en marge de "inscription antérieure, du numéro d'ordre de l'inscription nouvelle.

Art. 6. Aucune rectification par renvoi ne peut être apportée aux formalités après qu'elles ont été clôturées.

Si une erreur est constatée ultérieurement, le conservateur peut la rectifier à la date courante par un article motivé. Dans ce cas, l'article de rectification est mentionné à sa date au registre de dépôt.

Art. 7. Lorsque l'espace réservé à l'une ou à l'autre des parties d'un compte est complètement rempli, la suite des annotations est continuée au compte qui vient immédiatement après celui ouvert en dernier lieu.

Art. 8. Le registre matricule comporte la tenue de deux tables alphabétiques destinées à faciliter les recherches à savoir

- a) la table des noms des navires et
- b) la table des propriétaires et affréteurs des navires.

Art. 9. Le registre matricule est public. Le conservateur des hypothèques maritimes est tenu de délivrer à tout requérant copie ou extrait du registre matricule et des documents déposés dans ses archives et, le cas échéant, un certificat négatif.



Art. 10. Le conservateur des hypothèques maritimes tient à la disposition des intéressés des formules imprimées pour la confection des déclarations d'immatriculation ainsi que des déclarations de modification.

Art. 11. Le conservateur des hypothèques maritimes ne peut retenir, sans l'accord des parties, les pièces justificatives qui lui sont présentées. Toutefois, il aura la faculté de retenir ces écrits pendant vingt-quatre heures pour s'en procurer une copie ou une photocopie aux frais de l'Etat.

Art. 12. Toutes déclarations dont le dépôt est ordonné au bureau d'immatriculation, toutes pièces de justification retenues, de même que tous documents de correspondance seront classés dans un dossier spécial. Ces pièces sont munies du numéro d'immatriculation.

Art. 13. Le certificat d'immatriculation est couché sur une formule établie par l'administration de l'enregistrement et des domaines.

Le certificat ainsi que les duplicata sont délivrés par le commissaire aux affaires maritimes contre récépissé. Copie de ce récépissé sera transmis au conservateur des hypothèques maritimes qui fera mention de la délivrance du certificat au registre matricule.

S'il s'agit de copropriété, il n'est délivré qu'un seul certificat d'immatriculation sans préjudice des duplicata.

En cas de perte du certificat ou d'un duplicata, la déclaration de la perte sera faite immédiatement auprès du commissaire aux affaires maritimes qui en informera le conservateur.

Chapitre II. – Organisation et fonctionnement de la conservation des hypothèques maritimes

Art. 14. Le conservateur des hypothèques maritimes est soumis à tous les devoirs et obligations découlant de la législation applicable en matière hypothécaire sans préjudice des devoirs particuliers lui incombant en vertu des dispositions sur l'hypothèque maritime.

Le conservateur tiendra les mêmes registres qu'en matière hypothécaire. Le registre matricule fera fonction de répertoire.

Le double du registre de dépôt prévu à l'article 2200 du code civil sera déposé au greffe du tribunal d'arrondissement à Diekirch.

Art. 15. Les dispositions de la loi du 26 juin 1953 sur la désignation des personnes et des biens dans les actes à transcrire ou à inscrire sont applicables à la législation sur l'hypothèque maritime dans la mesure où ces dispositions ont trait à la désignation des parties à l'acte.

Pour ce qui est de la désignation des biens, les actes indiqueront le nom et la devise du navire ainsi que le bureau et le numéro d'immatriculation.

La prescription de l'alinéa 1er du présent article n'est pas applicable à l'acte fait dans la forme sous signature privée. Si un tel acte ne contient pas la désignation exacte des personnes et des biens, les parties auront la faculté d'y suppléer par une déclaration mise au pied de l'acte et signée par elles ou encore par une certification émise par le président du tribunal d'arrondissement à Luxembourg et annexée à l'acte.

Art. 16. La délivrance du certificat d'immatriculation est soumise au paiement de la taxe de première inscription ci-après désignée, exprimée en euros comprenant une taxe de base fixe de 2000 euros et une taxe calculée en fonction du tonnage net et de l'âge du navire suivant le tableau ci-après:



<u>Tonnage net</u>	<u>Age du navire</u>		
	<u>0-5 ans</u>	<u>6-10 ans</u>	<u>11 ans et plus</u>
<u>25-500 T</u>	<u>0.55</u>	<u>0.60</u>	<u>0.65</u>
<u>501-5000 T</u>	<u>0.50</u>	<u>0.55</u>	<u>0.60</u>
<u>5001-25000 T</u>	<u>0.45</u>	<u>0.50</u>	<u>0.55</u>
<u>25001 T et plus</u>	<u>0.40</u>	<u>0.45</u>	<u>0.50</u>

Les chiffres du tableau sont exprimés en euros par tonne,
l'âge du navire étant exprimé en années accomplies depuis la date de la pose de la quille.

La taxe d'immatriculation ne pourra dépasser le montant de :

- 20000.- euros pour un navire âgé de 0 à 5 ans, respectivement
- 22500.- euros pour un navire de 6 à 10 ans et
- 25000.- euros pour un navire de 11 ans et plus

La taxe prémentionnée est payable avant la présentation au conservateur de la déclaration d'immatriculation agréée par le commissaire aux affaires maritimes.

Art. 17. La prorogation de validité du certificat d'immatriculation au-delà de la première année de la date de sa délivrance est soumise au paiement d'une taxe fixe de 2000 euros et d'une taxe de prorogation annuelle entre les mains du conservateur des hypothèques maritimes avant l'expiration de la validité suivant le tableau repris à l'article 16.

La taxe de prorogation ne pourra dépasser le montant de :

- 20000.- euros pour un navire âgé de 0 à 5 ans, respectivement
- 22500.- euros pour un navire de 6 à 10 ans et
- 25000.- euros pour un navire de 11 ans et plus

La taxe de prorogation annuelle sera majorée de 1000 euros en cas de paiement intervenant après l'échéance du certificat d'immatriculation.

~~Art. 18. (Abrogé) Pour le paiement de la taxe prévue à l'article 16, le montant en monnaie nationale sera calculé au cours du jour de la présentation au conservateur de la déclaration d'immatriculation agréée par le commissaire aux affaires maritimes.~~

~~Pour le paiement de la taxe de prorogation annuelle prescrite à l'article 17, la conversion en monnaie nationale se fera au cours du jour de paiement.~~

Art. 19. L'inscription du navire dans le registre matricule donne lieu au paiement d'un salaire de 12,50 euros. Le même salaire est dû pour l'inscription de toute modification des indications que doivent contenir, aux termes de la loi, la déclaration et les documents produits aux fins de l'inscription dans le registre matricule, ainsi que pour tout autre acte ou certificat à inscrire dans le registre de dépôt.

Les dispositions réglementaires actuellement en vigueur concernant les salaires dus aux conservateurs des hypothèques sont applicables de façon correspondante. Le règlement grand-ducal du 11 septembre 1978 concernant la fixation des salaires dus aux conservateurs des hypothèques est applicable à l'exception de l'article 2 et de la première phrase de l'article 12.

Art. 20. L'indemnité de responsabilité revenant au conservateur des hypothèques maritimes est fixée au cinquième des salaires perçus.