



# GUIDE JURIDIQUE DU TOURISME NAUTIQUE A MADAGASCAR

Exploiter une activité de tourisme nautique en connaissance de ses droits et obligations.





# Table des matières

PREFACE.....	4
Lexique des termes utilisés.....	5
Plan.....	7
#01 Définition du tourisme nautique.....	8
#02 Où s'exerce le tourisme nautique ?.....	10
#03 Quelle différence entre un Navire et Bateau ?.....	12
#04 Les différentes navigations touristiques maritimes ou fluviales.....	14
#05 Le Chantier naval : Lieu de fabrication des embarcations.....	15
#06 Règles de Construction d'une embarcation maritime ou fluviale.....	17
#07 Immatriculation d'une embarcation maritime ou fluviale.....	19
#08 Naturalisation d'une embarcation maritime ou fluviale.....	21
#09 Taxes d'immatriculation et de naturalisation.....	22
#10 Achat / Vente de navires et de bateaux.....	23
#11 Conduite des navires en mer et des bateaux en rivière.....	25
#12 Permis de conduire fluvial – Comment l'obtenir ?.....	27
#13 Où naviguer en mer ? Les Zones de navigation maritime.....	29
#14 Où naviguer en Mer : les Aires Marines Protégées.....	31
#15 Conditions d'entrée et de touchée terre d'un navire étranger à Madagascar.....	33
#16 Conditions de sortie d'un navire de Madagascar.....	36
#17 Conditions d'accès aux infrastructures portuaires malgaches, publiques ou privées.....	37
#18 Principales taxes annuelles d'un navire immatriculé à Madagascar.....	39
#19 Location d'un navire ou d'un bâtiment de navigation intérieure.....	41
#20 Création d'une activité de tourisme nautique.....	43
#21 Création d'infrastructures nautiques, base nautique, marina ou port de plaisance à Madagascar.....	45
#22 Activités sportives nautiques générales à Madagascar.....	47
#23 Pêche de loisir et Pêche sportive.....	48
#24 Entreprises touristiques de Pêche au Gros.....	50
#25 Tourisme écologique nautique.....	52
#26 Rencontre avec les Baleines à Bosse (Mégaptères).....	54
#27 Rencontre et Nage avec les Requins Baleine / Tortues / Raies Mantas.....	57
#28 Plongée Sous-Marine.....	59
#29 Motonautisme et Activités sportives motorisées.....	61
#30 Ski nautique et autres sports tractés motonautiques.....	62
#31 Voile sportive, voile légère, Planche à Voile, Kite-Surf.....	64
#32 Canoé, Kayak, Rafting, et Pirogue de loisir (sports nautiques à propulsion humaine).....	65
#33 Kite-Surf – Traction par cerf-volant.....	66
#34 La formation sportive nautique.....	67
POUR APPROFONDIR.....	68

# PREFACE



**Le Capitaine de Vaisseau,**  
RANDRIANANTAINAINA Jean  
Edmond  
**Directeur Général de l'APMF**

Le potentiel touristique de Madagascar avec une large place pour le développement d'un tourisme écologique, en adéquation avec le concept d'économie bleue, n'est plus à discuter. Madagascar, quatrième plus grande île du Monde, bénéficie de 5 000 km de côtes et est entourée de plus de 253 îles et îlots. L'espace maritime à lui seul présente un grand potentiel, il regorge de ressources marines biologiques et non biologiques immenses, jusqu'ici peu exploitées. On recense, également, près d'une cinquantaine de rivières et fleuves totalisant plus de 3.000 km environ de cours d'eau. Les lacs quant à eux couvrent près de 2000 km<sup>2</sup> de superficie cumulée. Cette superficie représente 1300 lacs inventoriés en 1995.

Autant d'espaces aquatiques qui présentent une pléthore de possibilités d'activités économiques. Conscient de cet énorme atout touristique, le Gouvernement de Madagascar place le tourisme parmi les secteurs prioritaires porteurs de croissance économique et créateur d'emplois aussi bien dans les zones urbaines que rurales comme indiqué dans sa Politique Générale de l'Etat (PGE) et le Plan Emergence Madagascar (PEM). Il est estimé que le tourisme contribue à hauteur de 6 % au Produit Intérieur Brut (PIB) et représente près de 6,5% des emplois formels du pays.

Le tourisme nautique peut devenir l'un des piliers de la diversification des offres touristiques, par la multiplicité des activités qu'il

peut concerner. Le tourisme nautique peut brièvement être décrit comme une activité économique récréative ou sportive qui se déroule sur l'eau (douce ou marine) au moyen d'un support de navigation. Cependant, cette définition révèle déjà la complexité sur le plan juridique de l'exploitation d'une activité de tourisme nautique en raison de la superposition de différentes branches du droit qui peuvent le réguler.

Le présent Guide a été élaboré afin de répondre aux questions courantes que peuvent se poser les opérateurs économiques souhaitant investir ou déjà implantés dans le secteur du tourisme nautique. A travers des fiches thématiques simplifiées renvoyant aux textes applicables, le Guide juridique du tourisme nautique décrit entre autres les notions à maîtriser et les autorités compétentes pour les démarches administratives en fonction de l'activité exploitée. Il ouvre également des perspectives d'activités porteuses peut-être non encore explorées par les opérateurs. Il s'adresse aussi plus largement au public souhaitant s'informer sur le tourisme nautique. Une liste des textes en vigueur est d'ailleurs disponible à la fin du guide pour tous ceux qui souhaitent approfondir les matières exposées.

Sous l'impulsion du Ministère des Transports, du Tourisme et de la Météorologie (MTTM), de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale (APMF) et avec l'appui financier du Pôle

intégré de croissance (PIC), le présent guide répond à un besoin de favoriser un climat des investissements favorable, des investissements stratégiques coordonnés, la mise aux normes des activités touristiques, des chaînes d'approvisionnement et des réseaux logistiques peuvent générer des impacts socio-économiques positifs immédiats. Il a été établi après audit juridique auprès de l'ensemble des administrations publiques malgaches pour constituer une ligne de conduite administrative.

Bien que les activités exercées dans un cadre professionnel relèvent en général d'une entreprise de tourisme, il ne faut pas oublier qu'elles ne peuvent se réaliser qu'au moyen d'un support de navigation. En effet, qu'il s'agisse d'observation des baleines à bosses, de découverte et d'exploration le long du Canal des Pangalanes, de pêche récréative ou de plongée sous-marine, le service fourni devra répondre à des obligations techniques spécifiques en fonction du moyen de transport. Les règles relatives à la navigation fluviale ou maritime entreront systématiquement en jeu. C'est pour ces raisons que l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale (APMF), organisme rattaché au (MTTM), s'est engagée à apporter son appui à l'élaboration du Guide juridique du tourisme nautique.

Bonne lecture,

# Lexique des termes utilisés

**APMF** : Autorité Portuaire, Maritime et Fluviale de Madagascar

**Armateur** : Exploitant du navire responsable de son exploitation ou de sa gestion

**Bateau** : Bâtiment conçu et immatriculé pour une navigation fluviale ou lacustre

**Bâtiment** : Terme générique pour désigner une embarcation

**DTS : Droits de Tirage Spéciaux** : Unité financière calculée par le FMI, et réactualisée au jour le jour. Le DTS est fixé par le FMI. Elle est évaluée à 0,834956 € au 12 août 2020.

**Déplacement** : Unité de valeur (en tonnes) correspondant à la masse d'eau déplacée par le navire. Il correspond à la partie immergée de la coque. Ce n'est pas le poids du navire. Le déplacement varie selon la densité de l'eau (eau douce ou eau de mer). Le même déplacement représente donc deux capacités différentes lorsque l'embarcation passe d'une navigation strictement maritime à une navigation strictement fluviale.

**DIGH** : Direction de l'Infrastructure Géographique et Hydrographique du FTM

**Événement de mer** : tout événement indésirable, allant de la panne au naufrage de corps et biens

**FTM** : *Foiben-Taosarintanin'i Madagasikara* – Institut Géographique et Hydrographique de Madagascar

**ISPS** : *International Ship and Port Facility Security (ISPS)*, qui en français signifie « Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires »

**Navire** : Bâtiment conçu et immatriculé dans un registre maritime

**OHI** : Organisation Hydrographique Internationale

**Port en lourd / Tonnes de Port en Lourd (TPL)** : Unité de valeur exprimée en tonnes. Mesure la capacité de charge d'un navire. C'est la capacité de chargement maximum d'un navire (combustibles, équipage, cargaison, passagers).

**Protecting & Indemnity (P&I) Club** : assurance maritime de type mutualiste qui couvre le navire en responsabilité civile à l'égard des tiers, sans limitation de risque. Solution assurantielle promue par les pays anglosaxons qui appliquent un modèle juridique où l'assurance ne porte que sur ce qui est indiquée, par opposition au modèle juridique francophone qui applique un modèle juridique où l'assurance couvre tous les domaines sauf ceux qui sont spécifiquement exclus.

**Search & Rescue (SAR)**: Mission d'organisation des secours (recherche et sauvetage) en cas d'accident. S'applique en maritime et en fluvial.

**Sécurité en mer** : s'applique à la sauvegarde de la vie humaine

**SHO** : Service Hydrographique et Océanographique de Madagascar. Dépend de la DIGH. Est responsable de la cartographie maritime de Madagascar.

**SHOM** : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (Organisme hydrographique français) : Homologue français du SHO malgache. Procède à des campagnes de sonde hydrographique dans le monde entier, dans le cadre d'une convention internationale.

**Sûreté maritime** : a pour but de détecter les menaces d'actes illicites qui pèsent sur les navires, les ports et les installations portuaires, et de prendre les mesures de protection contre ces menaces.

**STCW** : *Convention on Standards of Training, Certification and*



*Watchkeeping for Seafarers, 1978* - Convention internationale sur les normes de formation, de certification et de veille des gens de mer, 1978.

**Tonneau de Jauge** (ou Tonneau de Jauge Brute – TJB) : Le tonneau est une unité internationale fixée par la Convention Internationale du 23 juin 1969 sur le Jaugeage des Navires, ratifiée par Madagascar le 27 juillet 2017 et entrée en vigueur le 27 octobre 2017. 1 TJB correspond à un volume de 2,832 m<sup>3</sup>. Il

s'applique au volume de la coque du navire. Ne pas confondre le Tonneau de Jauge avec le **Déplacement** ou le **Port** en lourd (en tonnes.)

**ZEE : Zone Economique Exclusive** : Une zone d'exploitation exclusive qui s'étend jusqu'à 200 miles nautiques des côtes, et sur laquelle l'Etat dispose d'un droit exclusif d'utilisation des ressources halieutiques et géologiques.



# Plan

---

Le guide nautique décrit dans l'ordre suivant :

- 1- **Définition** du tourisme nautique
- 2- **Où** s'exerce le Tourisme Nautique ?
- 3- **Distinction** entre navire maritime et bâtiment fluvial
- 4- **Définition des différentes navigations** maritimes et fluviales de tourisme
- 5- **Le chantier naval** : lieu où se construisent les embarcations
- 6- **Règles de construction des embarcations maritimes et fluviales**
- 7- **Immatriculation** des navires et des bateaux de navigation intérieure malgaches ;
- 8- **Naturalisation** d'une embarcation maritime ou fluviale
- 9- **Les taxes** d'immatriculation, de jaugeage et de naturalisation
- 10- **L'achat ou la vente** d'un **navire** ou d'un **bateau** de navigation intérieure en droit malgache ;
- 11- Les conditions de **Conduite des embarcations de tourisme** malgaches ;
- 12- Le permis de conduire en eaux intérieures
- 13- Où naviguer en mer : **Zones de navigation maritime**
- 14- Où naviguer en mer : Aires Maritimes Protégées
- 15- Les conditions **d'entrée et de toucher terre d'un navire de plaisance** étranger dans les eaux territoriales malgaches ;
- 16- Les conditions de **sortie du territoire national** de Madagascar ;
- 17- Les conditions **d'accès aux infrastructures portuaires** malgaches, publiques ou privées ;
- 18- Les **taxes annuelles** d'un navire immatriculé à Madagascar ;
- 19- La **location d'une embarcation de plaisance** à Madagascar
- 20- La **création d'une activité de tourisme nautique** à Madagascar
- 21- La création d'infrastructures nautiques : **base nautique, marina ou port de plaisance** à Madagascar
- 22- **L'activité sportive nautique** à Madagascar
- 23- La **pêche de loisir** et la **pêche sportive** à Madagascar
- 24- **Entreprises touristiques de Pêche au Gros**
- 25- Le **tourisme écologique nautique** (rencontre des Baleines, des requins baleines ou des tortues) à Madagascar
- 26- La **visite des Baleines à Bosse** (Mégaptères)
- 27- **Rencontre et nage avec les requins baleine**
- 28- La **plongée sous-marine** à Madagascar
- 29- Les **sports motonautiques** (Jet Ski, Engins nautiques à moteur),
- 30- Le **Ski-Nautique et autres activités tractées**
- 31- **La voile, la planche à voile**
- 32- Le canoé, le kayak, le rafting et la pirogue de loisir
- 33- **Le kite-surf et la traction par cerf-volant**
- 34- **La formation sportive nautique**
- 35- La **location de matériel** nautique
- 36- Les **secours en mer**

## #01 Définition du tourisme nautique

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Une activité de tourisme nautique relève de plusieurs corps de règle : les activités touristiques en général et les activités nautiques en particulier.

**Mots clefs** : Entreprise de tourisme

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime
- ▶ Code des Voies Navigables

**Le tourisme** peut être défini comme « système d'acteurs, pratiques et d'espaces qui participent de la récréation des individus par le déplacement et l'habiter temporaire hors des lieux du quotidien » Caractérisé par la même organisation systémique, **le nautisme** est un terme générique qui associe des acteurs, des pratiques, des lieux et des représentations autour d'activités sportives ou récréatives se déroulant sur l'eau au moyen d'un support de navigation.

Nautisme et tourisme sont étroitement liés dans la mesure où les deux domaines revendiquent la même rupture provisoire avec l'espace, le temps et les activités du quotidien : le tourisme peut être nautique tout comme le nautisme peut être touristique.<sup>1</sup>

Le *tourisme nautique* est une activité qui peut être exercée dans un cadre professionnel ou dans un cadre privé. Les activités exercées dans un cadre professionnel relèvent en priorité d'une « *entreprise de tourisme* ». En outre, selon la nature de l'activité, elles devront répondre à des obligations techniques spécifiques.

---

<sup>1</sup> Nicolas Bernard, « Nautisme et tourisme : une convergence au bénéfice des territoires », *Études caribéennes* [En ligne], 36 | Avril 2017, mis en ligne le 15 avril 2017, consulté le 05 août 2020. URL <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/10505>



## NAUTISME

### PLAISANCE

- ↻ motonautisme de plaisance
- ↻ motonautisme de vitesse
- ↻ motonautisme divers (jet ski)
- ↻ pêche - plaisance
- ↻ voilier habitable
- ↻ grande plaisance (yachts < 30 m)

### VOILE LEGERE

- ↻ deriveur
- ↻ catamaran de sport

### EMBARCATIONS PROPULSEES PAR LA FORCE MUSCULAIRE

- ↻ canoë / kayak
- ↻ aviron
- ↻ yole
- ↻ pirogue / outrigger (pirogue à balancier)

- ↻ wave ski
- ↻ stand up paddle

### SPORT DE GLISSE

- ↻ surf
- ↻ longboard
- ↻ bodysurf
- ↻ skimboard
- ↻ planche à voile
- ↻ funboard
- ↻ kite surf

### PRATIQUES TRACTEES MECANIQUEMENT

- ↻ ski nautique
- ↻ wakeboard / wakeskate
- ↻ barofoot (pieds nus, sans skis)
- ↻ parachute ascensionnel nautique (PAN)

### ENGINS A PEDALES

- ↻ pédalo
- ↻ bateau à pédales
- ↻ vélo aquatique

### PRATIQUES DE PLAGEASSIMILEES A DE LA NAVIGATION

- ↻ char à voile
- ↻ speed sail (planche à voile à roulettes)
- ↻ kitebubby (char à cerf-volant)

### SPORTS ET ACTIVITES AQUATIQUES ET SUBAQUATIQUES

- ↻ natation
- ↻ natation synchronisée
- ↻ nage en eau libre
- ↻ plongée
- ↻ pêche sous marine
- ↻ plongeon
- ↻ gym aquatique
- ↻ waterpolo
- ↻ hockey subaquatique
- ↻ longe-côté
- ↻ canyoning
- ↻ coasteering (canyoning sur la côte)
- ↻ snorkeling (rando subaquatique)

### CROISIERE TOURISTIQUE ET PROMENADES EMBARQUEES FLUVIALES, LACUSTRES, MARITIMES

(activités marchandes - le pratiquant ne pilote pas)

- ↻ promenade embarquées de quelques heures = bateauxmouches, gondoles, bateaux traditionnels (prestation = restauration éventuellement)
- ↻ croisière touristiques (séjours de quelques jours) = paquebots de croisière (prestations = restauration, hébergement, équipements de loisirs...)

Source : Nicolas Bernard, « Nautisme et tourisme : une convergence au bénéfice des territoires », *Études caribéennes* [En ligne], 36 | Avril 2017, mis en ligne le 15 avril 2017, consulté le 05 août 2020. URL <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/10505>

## #02 Où s'exerce le tourisme nautique ?

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Une activité de tourisme nautique se fait nécessairement sur un plan d'eau.

Les règles changent selon la nature du plan d'eau.

**Mots clefs** : Navire ; mer : maritime ; Bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime
- ▶ Code des Voies Navigables

### 1. Quels sont les zones sur lesquelles peut être exercée une activité de tourisme nautique ?

Le tourisme nautique s'exerce nécessairement sur, sous, dans ou autour d'un plan d'eau.

Les plans d'eau relevant du tourisme nautique sont soit *la mer*, soit des *fleuves ou rivières* soit des *lacs naturels* ou des *étangs* ou des *retenues d'eau artificielles*.

Les zones permettant l'exercice du tourisme nautique doivent être ouvertes au public, qu'elles soient ou non autorisées à la baignade et/ou à la navigation.

**Zones interdites** au tourisme nautique

- ▶ Les *Zones militaires*.
- ▶ Les *Zones industrielles* (ex : un barrage de retenue d'eau, dans la partie du barrage qui est soumise au courant de pompage).
- ▶ Les *Zones Maritimes Protégées* dont une mesure législative ou réglementaire interdit l'accès aux touristes pour des raisons de protection de l'environnement ;

En revanche, une activité industrielle peut s'installer sur un plan d'eau ouvert au public, susceptible d'accueillir des activités

de tourisme nautique, sans retirer au plan d'eau sa capacité touristique. Cependant cette installation industrielle peut entraîner des contraintes administratives et des restrictions de navigation pour des raisons règlementaires (sécurité industrielle) ou des raisons environnementales (pollution). C'est notamment le cas sur le Canal des Pangalanes dans les 10 premiers kilomètres nord du canal.

### 2. Quelles sont les règles applicables à chaque plan d'eau ?

Les règles applicables à un plan d'eau dépendent de la nature du plan d'eau :

- ▶ Mer, zones portuaires maritimes, marinas, ou étendue maritime comprise entre le littoral et le large : le **Code Maritime**.
- ▶ Fleuves, rivières, lacs, canaux, étangs et retenues : le **Code des Voies Navigables**.

Les règles peuvent changer au sein d'un même plan d'eau selon certaines zones.

*Ex : sur une retenue d'eau, il est possible que la plus grande partie soit accessible au public mais que la partie sensible au phénomène d'aspiration soit interdite d'accès ;  
Ex : Sur un même fleuve, plusieurs tronçons peuvent être soumis à des règles différentes.*

### 3. Qui gère le plan d'eau ?

La gestion du plan d'eau dépend de son statut. Dans la plupart des cas, le plan d'eau appartient au Domaine Public, (mer, rivière, fleuve). Dès lors sa gestion relèvera nécessairement de l'Etat, même s'il le délègue à un concessionnaire privé.

Il est possible d'envisager un plan d'eau strictement privé (Etang, Bassin artificiel, Parc Aquatique, Piscine). Dans une telle situation la gestion du plan d'eau incombe à son propriétaire.)

Toutefois la navigation sur ce plan d'eau relève toujours du

Code de la Navigation Intérieure, même si le gestionnaire peut rajouter des restrictions complémentaires à charge pour lui de les publier.

En conséquence immédiate de cette situation, les règles d'utilisation du plan d'eau vont varier selon la nature du plan d'eau, et parfois même selon les zones de ce plan d'eau.

C'est à partir de cette logique qu'on distingue le droit maritime (mer) et le droit fluvial (eaux intérieures).

Le tableau ci-dessous présente un résumé simplifié :

Type de plan d'eau	Propriétaire	Régime juridique applicable	Autorité (s) compétente (s)
Mer, Plage, Bassin des ports maritimes	Etat (Domaine Public)	Code Maritime	Navigation : <b>APMF</b> , Tourisme : <b>Ministère du Tourisme</b> Pêche : <b>Ministère des Ressources Halieutiques</b> Activités sportives : <b>Ministère en charge des Sports</b>
Lacs, Rivières, Fleuve, Retenues d'eau publiques	Etat (Domaine Public)	Code des Voies Navigables	Navigation : <b>APMF</b> , Pêche : <b>Ministère des Ressources Halieutiques</b> Tourisme : <b>Ministère du Tourisme</b> Activités sportives : <b>Ministère en charge des Sports</b>
Etangs, Parcs aquatiques, Piscines	Domaine Privé	Code des Voies Navigables	Navigation : <b>Propriétaire du plan d'eau</b> Tourisme : <b>Ministère du Tourisme</b> Activités sportives : <b>Ministère en charge des Sports</b>

## #03 Quelle différence entre un Navire et Bateau ?

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Toutes les embarcations ne se valent pas. Certaines sont des navires et d'autres sont des bateaux.

La terminologie juridique a des conséquences administratives.

**Mots clefs** : Navire ; mer : maritime ; bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime
- ▶ Code des Voies Navigables
- ▶ Arrêté 1853-1959
- ▶ AIM 1990-6020
- ▶ Décret 1990-267 sur l'immatriculation des bâtiments fluviaux

### Distinction entre Navire et Bateau

La terminologie donnée à l'embarcation qui est utilisée sur le plan d'eau définit son statut légal et les règles qu'on lui appliquera.

Cette terminologie a des conséquences juridiques, et ne relève pas uniquement d'un choix lexical.

Un « NAVIRE » est une *embarcation immatriculée dans un registre maritime*. Il relève du droit maritime.

(Art. 2.1.01 du Code Maritime)

Un « BATEAU » est une *embarcation immatriculée dans un registre fluvial*. Il relève du droit fluvial.

(Art. 13 du Code des Voies Navigables)

Le *navire* peut évoluer sur un plan d'eau fluvial. Dans ce cas particulier, il relève également du droit fluvial pour ce qui concerne son évolution sur l'eau.

Le *bateau* ne peut pas, en général, évoluer en mer. Cependant, si sa conception l'y autorise un bateau peut naviguer dans des estuaires et des portions de mer 'fermées', le bateau fluvio-maritime relève, lorsqu'il est en mer, du double droit fluvial et maritime.

### Statut des Navires de Tourisme :

Le *navire de tourisme* est soit un *navire commercial transportant des passagers* dans le cadre d'une excursion ou d'une croisière rémunérée, soit un *navire de plaisance*.

Un *navire à passager* est un navire capable de transporter plus de 12 passagers selon l'arrêté 1843 de 1959 publié en 1962.

*Article 1 : Un navire qui transporte plus de douze passagers est un navire à passagers*

Un navire de plaisance est défini par l'article 5 de l'arrêté 1843 de 1959 en ces termes :

*Article 5. Un navire qui n'est pas utilisé pour un trafic commercial et dont ni le propriétaire, ni les personnes présentes à bord n'assurent professionnellement la conduite, l'entretien ou l'exploitation est un navire de plaisance.*

Un navire de plaisance est donc un navire sans équipage rémunéré.

Un navire disposant d'un équipage rémunéré (marin ou skipper) est donc un navire commercial, navire à passagers ou navire de pêche.

**Le Code Maritime malgache** définit le navire comme étant à la fois un bâtiment exclusivement maritime. (Art. 2.1.01 du Code Maritime), et bénéficiant d'une immatriculation dans le registre d'un pays. C'est son immatriculation qui confère à l'objet flottant sa qualité de navire et ses prérogatives légales.

Le Code Maritime instaure **5 classes** de navires :

- ▶ Navire de Commerce,
- ▶ Navire de Pêche,
- ▶ Navire de Plaisance exclusivement non-commerciale,
- ▶ Navire de Service public
- ▶ Navire de Guerre.

Le Code Maritime malgache s'applique, en ce qui concerne la police de la navigation maritime, à tous les navires qui entrent dans les eaux territoriales de Madagascar, soit dans la limite des 12 milles marins à partir des lignes de base.

Le navire doit être individualisé. En droit malgache, l'individualisation d'un navire porte sur son nom, son port d'attache, sa nationalité et son tonnage.

### **Statut des Bateaux de tourisme :**

Le *bateau* de tourisme est défini comme étant l'embarcation conçue pour naviguer sur un fleuve ou un lac malgache (art. 1.2.1.3 de l'annexe à l'AIM n° 1990-6020).

L'article 13 de la loi 1990-005 instituant le Code des Voies Navigables et de la navigation intérieure qualifie les embarcations fluviales ainsi :

*Art.13.- On désigne sous le nom de « bâtiment » toute construction flottante normalement conçue pour être utilisée sur les eaux.*

*Sont normalement des bâtiments :*

- les navires,
- les bateaux,
- les bacs,
- les engins flottants,
- les établissements flottants,
- les engins spéciaux.

Par opposition au Code Maritime, qui définit des « Navires », le Code des voies navigables s'intéresse uniquement aux embarcations destinées à une navigation intérieure qu'il qualifie de « bâtiment ».

A l'instar du droit maritime, le droit fluvial distingue les embarcations de plaisance des autres embarcations. Au-delà de 2 tonnes métriques une embarcation de plaisance est assimilée automatiquement à une embarcation de commerce. (**Art. 20 et suivants AIM 1990-6020**)

Les navigations fluviales sont ouvertes aux embarcations étrangères. (**Art 24 AIM 1990-6020**)



## #04 Les différentes navigations touristiques maritimes ou fluviales

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Le tourisme nautique se fait sur des embarcations qui effectuent des navigations. Chaque type de navigation suppose des embarcations différentes et des conséquences de droit différentes.

**Mots clefs** : Construction ; navire ; mer ; maritime ; bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime
- ▶ Code Fluvial

### Définition des différentes navigations maritimes ou fluviales

Les navigations touristiques peuvent avoir pour objectifs :

- ▶ l'hébergement touristique à bord de l'embarcation (nuitée, repas...);
- ▶ le transport des passagers vers un lieu touristique ou sportif, (avec débarquement);
- ▶ l'excursion vers un lieu touristique (avec ou sans débarquement);
- ▶ la simple promenade en mer ou en rivière ou en milieu lacustre;
- ▶ l'activité sportive à bord de l'embarcation ou depuis l'embarcation ou à partir du lieu de débarquement; ou
- ▶ la pêche sportive ou de loisirs accomplie à bord de l'embarcation.

Les navigations maritimes intéressant l'activité de tourisme nautique sont définies en fonction de l'éloignement du navire à la côte ;

- ▶ *Navigation côtière*
- ▶ *Navigation au cabotage*
- ▶ *Navigation au bornage,*
- ▶ *Navigation au long-cours* ou navigation internationale

Les navigations fluviales intéressant l'activité de tourisme nautique sont définies en fonction de la propulsion de l'embarcation et de sa vitesse ou survitesse :

- ▶ *Navigation à voile ou au moteur ou à propulsion manuelle*
- ▶ *Navigation en vitesse normale ou en survitesse* (déjaugeage de l'embarcation)

## #05 Le Chantier naval : Lieu de fabrication des embarcations

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Le chantier naval est le lieu où se conçoivent et se créent les embarcations. Les règles de création et d'exploitation d'un chantier naval ont été modifiées en 2017.

**Mots clefs** : Construction ; Navire ; mer : maritime ; Bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Convention AFS Anti-Fouling System
- ▶ Convention Internationale de 1969 sur le Jaugeage des navires
- ▶ Convention SOLAS 1974
- ▶ Décret 2017-1023 portant réglementation des chantiers navals à Madagascar).
- ▶ *Règles de l'art en matière de construction des bateaux pour la navigation intérieure* annexées à l'arrêté 1990-6020

**Depuis le 14 mai 2020** l'activité de construction navale n'est pas libre. Elle est soumise à agrément ministériel de l'Autorité Maritime. (art.4)

Cette réglementation ne s'applique pas aux chantiers spécialisés dans la construction d'Unités de Construction Primitive (embarcations de type pirogue monoxyde non-motorisée de moins de 9 m). (art.3).

### A- Forme légale de l'exploitation d'un chantier naval

Un chantier naval doit obligatoirement être constitué en *société commerciale*, et inscrit au registre du commerce et des sociétés. (art.5)

Un chantier naval doit disposer d'*infrastructures minimales* : (art.6)

- ▶ Bureaux, magasin, toilettes, vestiaire
- ▶ Atelier, hangar
- ▶ Source d'eau douce, source d'électricité
- ▶ Bassin, Skipway et Cabestan
- ▶ Radoub ou dock flottant ou cale sèche

### B- Procédure d'Agrément du chantier naval

Le chantier doit être agréé préalablement à son exploitation.

La demande d'agrément est faite *intuitu personae*.

Elle intègre

- ▶ les CV du gérant et des responsables techniques,
- ▶ les statuts, l'immatriculation au RCS et des numéros d'immatriculation statistique et fiscale
- ▶ le plan du site et la liste du matériel et des équipements ou des contrats de mise à disposition de ces équipements
- ▶ un manuel de procédure qualité portant au moins sur la sécurité, la protection de l'environnement et la qualification du personnel ; (art.10)

*L'agrément se fait après une visite de l'administration.* (art.11)

Le refus d'agrément doit être motivé. La décision comporte obligatoirement la liste des manquements ou non-conformités.

Une régularisation est possible et une deuxième visite peut être demandée aux frais du chantier, sur la base de la décision de refus. (art.12)\_

**L'agrément est donné pour une durée probatoire de 2 ans puis pour une durée de 4 ans (art.13)**

### **C- Exploitation technique du chantier naval**

Avant toute nouvelle construction ou réparation, le chantier doit soumettre les plans à l'approbation de l'Autorité Maritime. (Art.15-1)

Le chantier doit suivre son manuel de procédure qualité qui porte au moins sur (art.16)

- ▶ L'élaboration et l'approbation des plans de construction ou de réparation
- ▶ La planification, le suivi et le contrôle des travaux
- ▶ La communication aux autorités
- ▶ La qualification et le maintien de compétences du

personnel technique

- ▶ La protection de l'environnement
- ▶ La sécurité au travail

### **D- Contrôles de l'Autorité Maritime**

L'autorité Maritime peut procéder à des visites de contrôle inopinées. (Art 17)

Les sanctions peuvent aller de l'avertissement jusqu'au retrait définitif de l'agrément en cas d'infraction ou de manquement.

A l'issue de la période transitoire, les chantiers non-agrèés sont frappés de suspension d'activité et d'une sanction pécuniaire perçue au profit de l'Autorité Maritime. (Art.18)

Une liste des infractions et des sanctions correspondantes doit être fixée par arrêté.



## #06 Règles de Construction d'une embarcation maritime ou fluviale

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Les conditions de construction d'une embarcation sont fixées par le droit malgache. Elles diffèrent selon que l'embarcation est maritime (navire) ou fluviale (bateau).

**Mots clefs** : Construction ; Navire ; mer : maritime ; Bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ **art. 2.7.01 et s. Code Maritime,**
- ▶ **Arrêté 1843-59 du 29 avril 1959**
- ▶ **Décret 2017-1023 portant réglementation des chantiers navals à Madagascar).**
- ▶ **règles de l'art en matière de construction des bateaux pour la navigation intérieure** annexées à l'arrêté 1990-6020

### Conditions communes aux navires et aux bateaux

Toute construction d'embarcation doit être déclarée à l'APMF préalablement à sa mise en chantier, par le chantier naval.

(**Art. 2.7.01 Code Maritime,**

**+ Décret 2017-1023 portant réglementation des chantiers navals à Madagascar).**

Le chantier naval doit indiquer s'il construit pour son compte ou s'il construit pour le compte d'un client. Dans ce cas il doit justifier d'un contrat de construction.

### CONDITIONS SPECIFIQUES AUX NAVIRES

Le contrat de construction doit obligatoirement être écrit sous peine de nullité. (**Art. 2.7.02 Code Maritime**)

**Le code maritime ne fixe pas le contenu minimum** d'un contrat de construction.

La logique veut que le contrat contienne au moins :

- ▶ L'identité du constructeur
- ▶ L'identité du commanditaire, propriétaire ou future propriétaire

- ▶ L'indication que le navire à construire est déjà la propriété du commanditaire ou sera sa propriété à la réception du chantier après essais ; (art.2.7.03 Code Maritime)
- ▶ Les spécificités minimales du navire (taille, jauge requise, motorisation, nombre de passagers possibles...), en vue du visa préalable de la Commission de Visite de Sécurité des navires de l'APMF.
- ▶ Les conditions contractuelles spécifiques (niveau d'équipement, performances minimum, capacité de navigation requise...)

La responsabilité du constructeur est limitée à 1 an après la construction. (**art. 2.7.05 Code Maritime**)

### Normes de construction maritime :

Madagascar n'a pas édicté de normes de construction des navires.

L'APMF (Commission de Visite de Sécurité des Navires) est seule compétente pour déterminer les conditions de construction d'un navire.

### Pour les navires de moins de 100 TJB :

La déclaration de construction déclenche une visite de la Commission de Visite de Sécurité, qui approuve les plans et documents, délivre les titres de sécurité et les renouvelle, ou établit un PV de refus de délivrance du titre de sécurité.

**La visite** de la Commission de Sécurité se fait à l'initiative du chantier naval qui a déclaré le projet de construction et le délai prévu pour sa réalisation.

### Pour les Navires de plus de 100 TJB :

La visite de sécurité est associée à l'intervention d'une société de classification qui appose les marques de franc-bord et délivre les certificats.

La classification de première côte d'une société de classification peut dispenser de certaines visites de contrôle.

La commission de visite conserve le droit de procéder à toute vérification. (**Art. 77 et 78 de l'arrêté 1843-59 du 29 avril 1959**)

**Deux sociétés de classification** sont reconnues à Madagascar : Bureau VERITAS (France) et Lloyds Register of Shipping (UK). D'autres peuvent être agréées sur dossier.

### Recours contre les décisions des commissions de sécurité :

Les décisions de la Commission de Sécurité peuvent être contestées dans un délai de 8 jours à compter de la décision, devant le Ministre chargé de la Marine Marchande.

### Financement et Hypothèques :

Afin de permettre le financement des navires, il est possible d'inscrire une **hypothèque** sur un navire en cours de construction. (**Art. 8.2.04**)

### CONDITIONS SPECIFIQUES AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

La mise en chantier d'un bâtiment de navigation intérieure est soumise à déclaration préalable, depuis le décret 2017-1023.

Madagascar a publié une norme de construction fluviale, publiées en annexe à l'Arrêté interministériel de 1990-6020 : les « **règles de l'art en matière de construction des bateaux pour la navigation intérieure** ».

Ces règles de l'art ne sont applicables qu'à la navigation intérieure.

Ces règles de l'art sont très détaillées, sur plus de 40 pages. Elles sont clairement exprimées. Les personnes intéressées s'y référeront utilement.

Le texte est disponible en annexe.

**Remarque :** Un navire peut être autorisé à pratiquer une navigation intérieure. En revanche un bâtiment de navigation intérieur ne sera pas toujours autorisé à pratiquer une navigation maritime.



## #07 Immatriculation d'une embarcation maritime ou fluviale

### Synthèse de la fiche / idées importantes

L'immatriculation d'une embarcation à Madagascar entraîne des conséquences juridiques et constate des droits de propriété ainsi que des prérogatives d'utilisation

**Mots clefs** : Immatriculation ; Navire ; mer : maritime ; Bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Arrêté 1843-59 du 29 avril 1959
- ▶ Arrêté 28549/2010

### 1. L'immatriculation des navires malgaches ;

L'**immatriculation** d'un navire dans le registre maritime malgache énonce et constate les informations d'identification officielles du navire (propriétaire, franc-bord, jaugeage, assurances, licences, équipage).

Ces informations sont inscrites sur une **Fiche Matricule** tenue à jour par le Registre malgache des navires.

La Fiche matricule comporte tous les éléments d'identification légale du navire ainsi que de ses propriétaires). (Art.2.2.07 Code Maritime)

L'immatriculation d'un navire se fait **à son port d'attache**, à l'exception des embarcations qualifiées de « primitives » (pirogues monoxyles) qui relèvent d'une immatriculation à part, auprès de la municipalité d'où elles sont exploitées.

**Pour immatriculer un navire dans le registre malgache il faut justifier d'un certain nombre de documents :**

- **L'acquittement** de la taxe douanière et de la **taxe de jaugeage**, (volume utile du navire)
- **Les droits sur le navire** conférés par écrit : titre de propriété, contrat de construction, contrat de vente ou contrat (de location) d'affrètement coque nue.

- L'attestation **d'absence d'inscription hypothécaire** ou de saisie conservatoire du navire ;
- Un jeu de **plans** du navire, une photo longitudinale
- Le certificat de **jauge** et le certificat de **franc-bord**
- Le **certificat de non-immatriculation** dans un registre étranger (ou de radiation du registre étranger)
- Les **polices d'assurance obligatoires** (Responsabilité civile de l'armateur pour le transport de passagers et la pollution)
- **La licence de radiocommunication**
- Le **protocole d'accord ou l'autorisation de pêche** éventuel
- La **licence de prestataire de service touristique** éventuelle
- La **proposition d'effectif** de l'équipage si le navire a une exploitation commerciale ;

L'immatriculation est dissociée de la **naturalisation**.

### 2. L'immatriculation des bateaux de navigation intérieure malgaches ;

Il existe un **registre de l'immatriculation de la navigation intérieure** indépendant du registre des navires.

L'immatriculation d'un bateau de navigation intérieure dans le registre national malgache suppose l'acquittement d'une **taxe de jaugeage**, la définition d'un **port d'attache**, et le **port des marques d'identité** ainsi que de son **nom d'immatriculation**.

#### L'immatriculation du bateau Registre fluvial (APMF).

Comme en droit maritime, le bâtiment fluvial doit être immatriculé. Les règles d'immatriculation sont posées par le **décret 90-267 du 21 juin 1990** portant immatriculation et jaugeage des bâtiments de navigation intérieure.

L'immatriculation indique

- ▶ le nom du bâtiment,
- ▶ le matériau de construction,
- ▶ le type de bâtiment,
- ▶ l'année de construction
- ▶ le lieu de construction,
- ▶ la nature du moteur et sa puissance,
- ▶ les plus grandes dimensions du bateau

- ▶ la jauge
- ▶ le nom de ses propriétaires et leur nationalité.

La définition du jaugeage est donnée en matière fluviale, par **l'article 7 du Décret 1990-267**, comme étant la capacité intérieure du bâtiment. L'unité de jauge est le tonneau de jauge qui mesure officiellement 2,83 m<sup>3</sup>.

#### Immatriculation malgache de bateaux étrangers :

**Contrairement au droit maritime**, l'immatriculation d'un bateau de navigation intérieure peut être attribuée à une embarcation dont le propriétaire serait étranger. (**Art 1<sup>er</sup> 7<sup>o</sup> décret 90-267**)

Les droits d'immatriculation ont été mis à jour dans *l'arrêté 28549/2010*. (Voir la fiche)



## #08 Naturalisation d'une embarcation maritime ou fluviale

### Synthèse de la fiche / idées importantes

La naturalisation d'une embarcation à Madagascar confère des droits d'exploitation à l'utilisateur

**Mots clefs** : Naturalisation ; Navire ; mer : maritime ; Bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Arrêté 1843-59 du 29 avril 1959
- ▶ Arrêté 28549/2010

La **naturalisation** est l'acte administratif qui confère au navire le **droit de porter le pavillon malgache**, avec les privilèges de navigation qui s'y attachent. (Navigation nationale, pêche...)

**L'acte de naturalisation est obligatoire pour prendre la mer.**  
Il doit être tenu à bord.

***Il n'est pas obligatoire pour les navigations fluviales.***

**Les navires de moins de 10 TJB peuvent être dispensés** de naturalisation. (art. 2.0.3 Code Maritime)

La naturalisation malgache est conditionnée à : (Art. 2.3.01 Code Maritime)

- ▶ La **propriété** du navire

Par une **personne physique résidant à Madagascar**

Ou une **société ayant son siège à Madagascar.**

- ▶ La production des documents requis pour **l'immatriculation** ;
- ▶ Une **visite de mise en service** du Comité central de Sécurité
- ▶ Un **équipage malgache**, sauf dérogation en cas d'insuffisance d'officiers malgaches en contrepartie d'une contribution spéciale à verser à l'ENEMM.

La naturalisation vient en complément de l'immatriculation. Ce sont deux notions différentes.

## #09 Taxes d'immatriculation et de naturalisation

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Les taxes d'immatriculation ou de naturalisation sont dues en contrepartie des droits conférés. Le fait de les payer justifie le droit.

**Mots clefs** : Immatriculation ; Navire ; mer : maritime ; Bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Arrêté 1843-59 du 29 avril 1959
- ▶ Arrêté 28549/2010

### Taxes d'immatriculation et de naturalisation

L'Arrêté 28549/2010 présente les droits et taxes applicables. On s'y référera utilement pour le détail.

La **taxe de naturalisation** est calculée en fonction du jaugeage du navire :

- 0 - 10 Tx de JB: 10000 Ar
- 11 - 50 Tx de JB: 15000 Ar
- 51 - 100 Tx de JB: 25000 Ar
- 101 -250 Tx de JB: 50 000 + 500 Ar / Tx
- 251 - 500 Tx de JB: 150 000 + 500 Ar / Tx
- Plus de 500 Tx de JB: 250 000 + 500 Ar / Tx

Les taxes de délivrance de **Permis de navigation et les certificats de sécurité** sont calculées ainsi :

- De 0 à 2000 Tx : de 800 Ar à 22600 Ar, par tranche de 200 Ar tous les 10 Tx.

La taxe de délivrance du **Certificat de jaugeage** est calculée ainsi :

- Les 10 premiers Tx : 400 Ar
- De 10 à 50 Tx : 800 Ar
- De 50 à 650 Tx : 1600 Ar à 6800 Ar par tranche de 400 Ar tous les 50 Tx.
- De 650 à 850 Tx : 7400 Ar
- De 850 à 1000 Tx : 8000 Ar
- De 1000 à 1500 Tx : 9000 Ar
- De 1500 à 2000 Tx : 11000 Ar

Les honoraires des experts des commissions de sécurité sont tarifés. Il en est de même des frais d'instruction des dossiers.

Se rapporter à l'annexe (**Arrêté 28549/2010**) pour plus de détails.

## #10 Achat / Vente de navires et de bateaux

### Synthèse de la fiche / idées importantes

La vente d'une embarcation impose de procéder à certaines formalités.

**Mots clefs** : Vente; Navire ; mer : maritime ; Bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Arrêté 1843-59 du 29 avril 1959
- ▶ Arrêté 28549/2010

### L'achat ou la vente des navires maritimes ou des bâtiments de navigation intérieure ;

#### Conditions générales de l'acte de vente

- ▶ L'acte de vente d'un navire ou d'un bateau doit contenir :
  - L'identification du vendeur ou des copropriétaires
  - La désignation du navire ou du bateau
  - Le numéro d'immatriculation et le port d'attache
  - L'identification de l'acheteur ou des copropriétaires

#### Conditions spécifiques à la Vente de navires :

Les actes translatifs de propriété des navires **doivent obligatoirement être réalisés par écrit**, sous peine de nullité. (Art. 2.8.01 Code Maritime)

Le contrat contient au moins les informations suivantes :

- Etat civil des parties
- Identification de l'embarcation (nom)
- Numéro d'immatriculation au registre maritime ou fluvial
- Port d'attache
- Prix de vente

### Visa de l'administration :

L'acquéreur doit soumettre l'acte de vente au « **visa** » de l'administration dans le mois de la signature. (Art. 2.8.02 Code Maritime)

#### Droits au profit d'un étranger :

Si des droits sont consacrés au profit d'un étranger, l'acte doit être autorisé par l'administration de la Marine Marchande. (art.2.6.01 Code Maritime)

#### Publication :

La vente est obligatoirement publiée au « fichier central de la flotte » à Antananarivo pour être opposable aux tiers. (art.2.8.03 Code Maritime)

La publication est faite par l'APMF au vu du dossier complet (dont le Visa) ;

Le coût du visa et de la délivrance de l'acte de naturalisation mis à jour est fixé par l'arrêté **28549/2010 (voir en annexe)**

Le *registre d'immatriculation maritime* est la preuve de la propriété du navire à l'égard des tiers.



## L'achat ou la vente des bâtiments de navigation intérieure ; Spécificité du droit fluvial malgache :

Les actes de vente des bâtiments de navigation intérieure navires doivent être réalisés par écrit (**article 13 décret 1990-267**).

L'acquéreur doit se faire inscrire dans les 10 jours de l'acquisition sur les deux originaux du certificat de jaugeage.

Il doit également présenter à l'administration l'acte ou le titre établissant son droit de propriété et déposer une copie « légalisée ».

*Lorsque l'acquéreur ne dispose pas du titre établissant son droit de propriété, il peut présenter à l'administration une déclaration signée indiquant l'origine de son droit.*

Le *registre d'immatriculation fluviale* est la preuve de propriété du bateau.

Cependant cette preuve peut être contestée dans le cas de la déclaration sur l'honneur.



## #11 Conduite des navires en mer et des bateaux en rivière

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Un navire ne peut pas être conduit par n'importe qui. Il faut justifier de titres et conditions.

**Mots clefs** : Conduite ; Navire ; mer : maritime ; Bateau ; rivière ; fluvial

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Arrêté 1843-59 du 29 avril 1959
- ▶ Arrêté 28549/2010
- ▶ Arrêté 4328-2012
- ▶ Arrêté 26681/2015

### 1. Les conditions de conduite en mer des navires malgaches ;

A l'exception des navires de plaisance, tous les navires doivent être exploités par des « *gens de mer* » titulaire d'un brevet ou certificat STCW. (article 4 de l'arrêté 5210 de 1998).

Un navire de plaisance est un navire qui

- **n'accomplit aucune prestation commerciale,**
- **et ne transporte pas plus de 12 passagers.**

En conséquence, les navires de plaisance immatriculés à Madagascar peuvent être conduits en mer sans aucun brevet ni certificat professionnel.

En revanche, les navires étrangers restent évidemment soumis à leur législation nationale. Si un titre de navigation ou un brevet est requis pour conduire le navire en mer, il devra être présenté.

#### Marin professionnel d'un navire de plaisance :

L'arrêté 1843-59 exclut formellement qu'un navire de plaisance puisse être conduit ou exploité ou entretenu par un professionnel ! (**art.5 Arrêté 1843-59**).

Si un marin professionnel était engagé, cela déclasserait le navire de plaisance pour le faire passer en navire commercial.

#### Skipper

Le premier titre de marin professionnel est celui de « skipper ». Il autorise son titulaire à assurer le contrôle d'une vedette à moteur d'une longueur inférieure ou égale à 12 mètres, de moins de 150 KW de puissance propulsive, de jour uniquement.

C'est un titre qui est géolocalisé. Il comporte obligatoirement la mention de la ou des zones où il est autorisé à exercer. (**art. 8 Arrêté 4328-2012 et art.9 arrêté 26681/2015 sur la délivrance de la carte de skipper**).

Le titre de skipper dispense spécifiquement le marin d'un livret professionnel de marin et des autres certificats exigés aux gens de mer.

**Attention :** Le titre de skipper n'autorise pas à exercer pour son propre compte une activité commerciale. Il n'autorise que la « conduite » de la vedette à moteur de moins de 12 m, de puissance inférieure à 150 CV.

Dans l'interprétation stricte du texte, le titre de skipper n'autorise pas le transport de passagers, activité qui reste dans le domaine du commerce et qui impose de justifier d'un titre STCW et d'une inscription maritime.

Aucune limitation n'apparaît entre les navigations maritimes ou fluviales d'un *Skipper* ; Seule compte la ligne de navigation pour laquelle le skipper est autorisé à conduire la vedette.

## 2. Les conditions de conduite en eaux intérieures malgaches ;

Le droit fluvial est un droit qui est régi par un ensemble de textes, en fonction des zones de navigation. **Chaque fleuve peut avoir sa réglementation particulière propre.**

La conduite du bateau en eaux intérieure suppose un **équipage** composé d'un **capitaine ou patron**, et d'un **matelot ou de deux mousses**. (Art. 13 AIM 1990-6020).

D'une manière générale, l'équipage requis pour conduire un bateau en eaux intérieures est le suivant :

- ▶ Un **capitaine** ou patron en toutes circonstances
  
- ▶ Si le **bateau est sans moteur**, un **matelot ou 2 mousses par tranche de 8 heures** de navigation.
  
- ▶ Si le **bateau est motorisé** et de moins de 5 TPL, un **matelot par tranche de 8 heures** de navigation + **1 mécanicien moteur** (sauf si les commandes de moteur ne se trouvent pas sur le pont).

**Le bateau de plaisance de moins de 2 tonnes de port en lourd est conduit par un simple permis de conduire en eaux intérieures.**

Le conducteur doit avoir plus de 18 ans.

Si le bateau de plaisance fait plus de 2 TPL, il est assimilé à un bateau de commerce, et doit avoir un équipage, tel que défini à l'article 13. (Capitaine + 1 matelot).

Outre l'obligation de détenir un Permis de Conduire en Eaux Intérieures, et l'obligation d'un équipage en fonction de la taille, du tonnage ou de la puissance moteur du bâtiment, il existe des limitations spécifiques ou des droits spécifiques.

Le permis de conduire en eaux intérieures comporte plusieurs catégories de navigation :

- A - Bâtiments non motorisés de moins de 2 TPL
- B – Bâtiments motorisés de moins de 10 TPL, ou moins de 10 CV
- C – Bâtiments motorisés de moins de 50 CV
- D – Bâtiments motorisés de moins de 100 CV
- E – Bâtiments motorisés de plus de 100 CV
- F– Bâtiments à grande vitesse (+ 60 km/h)

Le *Skipper* d'un bateau fluvial doit être titulaire d'un permis de conduire en eaux intérieures.

## #12 Permis de conduire fluvial – Comment l’obtenir ?

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Le permis de conduire fluvial est le titre minimum requis pour conduire une embarcation fluviale.

**Mots clefs** : Conduite ; Bateau ; Rivière, Fleuve, Lac,

### Textes de référence

- ▶ Code de la Navigation Fluviale,
- ▶ AIM 1990-6021
- ▶ Arrêté 28549/2010

### Permis de conduire dans les eaux intérieures :

- ▶ L’AIM 1990-6021 impose la détention d’un Permis de Conduire en Eaux Intérieures, sauf pour les pirogues et les bâtiments de moins de 2 TPL.
- ▶ Le conducteur titulaire du permis doit avoir plus de 18 ans.

### Demande de permis de conduire :

La demande de permis de conduire est à formuler auprès de l’autorité administrative de la navigation intérieure locale (APMF).

Une visite médicale peut être obligatoire selon les situations. Elle doit être passée avant d’envoyer la demande à l’autorité administrative.

### Contenu du dossier :

Le dossier règlementaire à transmettre à l’appui de la demande comporte :

1. la justification de l’état civil du candidat ;
2. **Trois photographies** de face ou de  $\frac{3}{4}$ , non collées, de 4 centimètres de côté (avec lunettes correctrices pour les candidats qui en portent habituellement).

3. Un **récépissé** de versement délivré par une caisse du Trésor justifiant du paiement des droits d’examen ;

4. Un **timbre fiscal** de dimension destiné à être apposé sur le permis. (montant dans l’Arrêté 28549/2010)

### Déroulement de l’examen du permis de conduire en eaux intérieures :

L’administration adresse le dossier du candidat à un **expert agréé** pour passer les examens techniques.

- L’Expert émet un avis d’aptitude ou d’inaptitude à l’issue de l’examen et renvoi le dossier à l’autorité administrative de la navigation intérieure (APMF).
- **Si l’avis est favorable** et que le **certificat d’aptitude physique est favorable**, l’expert délivre immédiatement au candidat un **Certificat Provisoire de Capacité** tenant lieu de permis de conduire, valable pour une **durée de 1 mois**.
- Le permis définitif est délivré par l’Autorité administrative de la navigation intérieure après retour du dossier du candidat.

*Attention : Il n’existe pas de « permis de conduire » un navire maritime. En matière maritime, on parle de « brevet ou de licence »*

**Tableau des catégories de permis et des examens à passer**

Catégorie de Permis	Examen Médical préalable	Examen Technique	Epreuve physique	Durée de validité	Prorogation
<b>A – non-motorisé de plus de 2 TPL</b>	<b>Non</b>	<b>Epreuve orale théorique</b> ► <b>connaissance des règlements</b> sur la navigation intérieure ► <b>notions pratiques</b> de conduite du bâtiment et de comportement du conducteur	Epreuve de natation libre sur 50 m	<b>Illimitée</b>	<b>Inutile</b>
<b>B –motorisé &lt; 10 tonnes ou &lt;10 CV</b> sauf remorqueur ou pousseur	Non  sauf difficulté lors de l'examen technique		Epreuve de natation libre sur 50 m	<b>Illimitée</b>	<b>Inutile</b>  sauf survenue d'un problème médical
<b>C – &lt; 50 CV</b>  sauf remorqueur ou pousseur	<b>Non</b>  sauf difficulté lors de l'examen technique		Epreuve de natation libre sur 50 m	<b>Illimitée</b>	<b>Inutile</b>  sauf survenue d'un problème médical
<b>D – &lt; 100 CV</b>  ou <b>remorqueur ou pousseur</b>	<b>Oui,</b>  médecin agréé	Epreuve orale  + <b>épreuve pratique</b>	Epreuve de natation libre sur 50 m	<b>5 ans maximum</b>	<b>5 ans</b>  Avant 50 ans ;
<b>E – &gt; 100 CV</b>	<b>Oui,</b>  médecin agréé	Epreuve orale  + <b>épreuve pratique</b>	Epreuve de natation libre sur 50 m	<b>5 ans maximum</b>	<b>3 ans</b>  Après 50 ans ;
<b>F –Bâtiment à grande vitesse &gt; 60km/h</b>	<b>Oui</b>  médecin agréé	Epreuve orale  + <b>épreuve pratique</b>	Epreuve de natation libre sur 50 m	<b>5 ans maximum</b>	<b>1 an</b>  après 60 ans;

## #13 Où naviguer en mer ? Les Zones de navigation maritime

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Un navire ne peut pas aller partout. Il est limité par sa catégorie. Par ailleurs l'accès à certaines zones marines est réglementé.

**Mots clefs** : Navigation ; Navire ; mer : maritime ;

### Textes de référence

- ▶ Loi n° 2018-025
- ▶ Loi n° 2015-005
- ▶ Code Maritime
- ▶ Arrêté 1843-59 du 29 avril 1959
- ▶ Arrêté 2013-60
- ▶ Arrêté 28549/2010
- ▶ Arrêté 4328-2012
- ▶ Arrêté 26681/2015

### Conditions de navigation de plaisance dans les eaux territoriales malgaches, Zones de navigation et Aires Marines Protégées ;

La mer territoriale malgache est la zone de 12 miles nautiques qui entourent Madagascar à partir des lignes de base.

Madagascar y exerce sa **souveraineté** en matière de surveillance côtière, de sécurité de la navigation, de conservation des ressources halieutiques, de pêche et d'infractions de pêche, de protection du milieu marin et de prévention des pollutions.

En matière douanières, fiscales, sanitaires ou d'immigration, la souveraineté s'étend jusqu'à la zone contigüe (24 miles nautiques à partir des lignes de base). Le droit malgache n'intervient que si un navire étranger touche Madagascar. (Art. 7 et 8 Loi n° 2018-025 )

### ZONES DE NAVIGATION

Les zones de navigation concernées par le tourisme nautique sont :

La navigation au bornage, au cabotage ou au long cours, ou la

navigation à la pêche côtière, au large, hauturière ou 'grande pêche'. (Art. 2.4.02 C. Maritime)

**La navigation au bornage** est limitée à 30 miles autour des côtes. (Arrêté 2013-60)

**La navigation au cabotage** s'étend dans toute la zone entourant Madagascar formée par la côte Est de l'Afrique, l'équateur, le parallèle du Cap de Bonne Espérance et le 65<sup>ème</sup> méridien Est et *au-delà*. (Arrêté 2013-60)

**La navigation au voyage international court** est une navigation à moins de 200 miles d'un port ou d'un abri, et dont la distance entre le port de départ et le port d'arrivée est inférieure à 600 miles nautiques, (Arrêté 1843-62)

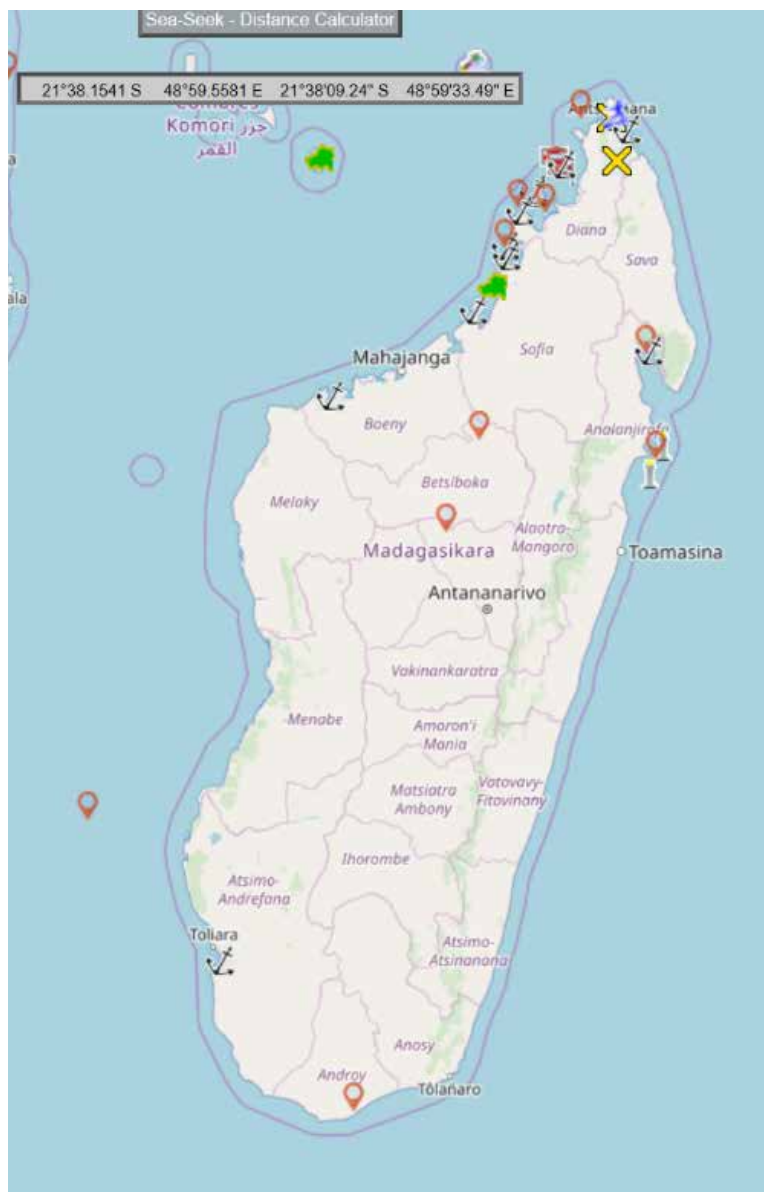
### ZONES ET AIRES MARITIMES NATURELLES PROTEGEES :

Ces zones sont réglementées, et l'accès, le passage ou le mouillage peut y être interdit ou limité, selon la nature des navires et leurs tailles.

Un droit peut être requis pour l'entrée dans l'aire marine.

Le navigateur est invité à prendre connaissance des zones





sur les cartes nautiques ou localement auprès des services du Ministère en charge de l'Environnement, du Tourisme ou de l'APMF chaque zone disposant d'une réglementation particulière.

**Ski nautique** : Le ski nautique n'est règlementé que dans la baie de Diégo-Suarez, (Arrêté 355/65 du 31 décembre 1965 toujours en vigueur, mais non-disponible sur la base CNLEGIS) et dans les voies de navigation intérieures.

**En l'absence d'interdiction formelle la pratique du ski nautique est libre en dehors de la baie de Diégo-Suarez et des zones maritimes protégées.**

## #14 Où naviguer en Mer : les Aires Marines Protégées

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Le tourisme maritime a une part importante de son activité dans les parcs naturels marins de Madagascar. Ces zones sont protégées et leur accès est réglementé.

**Mots clefs** : Navigation ; Navire ; mer : maritime ; Environnement, Aires Marines Protégées

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Décret N° 2015-753
- ▶ Arrêté 1843-59 du 29 avril 1959
- ▶ Arrêté 2013-60
- ▶ Arrêté 28549/2010
- ▶ Arrêté 4328-2012
- ▶ Arrêté 26681/2015
- ▶ Arrêté 109/2005

### Liste des Aires marines protégées existantes

	Statut	Référence
<b>Ambovahibe</b>	<i>Aire Marine Protégée</i>	<b>Décret n° 2015-753</b> : contient les coordonnées géographiques et une carte sommaire
<b>Velondriake</b>	<i>Aire Marine Protégée</i>	<b>Décret n°2015-752</b> : contient les coordonnées géographiques et une carte sommaire
<b>Kirindy Mite</b>	<i>Parc National et Aire Marine Protégée</i>	<b>Décret n°2015-735</b> : contient les coordonnées géographiques. Carte non disponible sur CNLEGIS.
<b>Iles Radama/Sahamalaza</b>	<i>Site d'intérêt biologique en attente de classification AMP</i>	<b>Arrêté n° 109/2005</b> : description sans coordonnées ni carte

### Conditions d'entrée :

Le passage simple est autorisé aux navires de moins de 50 tonneaux de jauge brute.

### Condition d'activité touristique :

Les AMP (aires marines protégées) sont divisées en plusieurs zones de droits différents : « Noyaux Durs », « Zones de réserve », « Zones d'Utilisation Durable »...

**Les activités touristiques sont interdites dans les zones de noyau dur,**

**Les activités touristiques sont réglementées** dans les autres zones.

Un **droit d'entrée** est requis.

Un **droit de prise de vue** est dû pour l'utilisation des appareils photographiques.

En toute circonstance, se référer aux textes en annexe, qui sont susceptibles d'évoluer.

Chaque texte définit le gestionnaire de la zone.



## #15 Conditions d'entrée et de touchée terre d'un navire étranger à Madagascar

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Madagascar est une île. Y entrer par la Mer suppose de franchir un **triple contrôle**

- ▶ Contrôle *sanitaire*,
- ▶ Contrôle de *l'immigration* et du visa
- ▶ Contrôle *douanier*

**Mots clefs** : Navigation ; Navire ; mer : maritime ; Douane, Immigration, Formalités ; Police Maritime

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code des Douanes
- ▶ arrêté 514-MAS/1973

L'entrée dans les eaux territoriales de Madagascar est protégée par le droit de la mer (libre passage ou passage inoffensif) en application des conventions internationales auxquelles Madagascar adhère. Ce libre passage s'arrête à l'entrée dans les eaux intérieures, délimitées par *la ligne de côte à l'embouchure des voies de navigation intérieure*.

L'entrée d'un navire de plaisance étranger dans les eaux fluviales intérieures malgaches suppose une déclaration par le patron du bâtiment, au premier point de paiement des droits qu'il rencontre sur le réseau fluvial.

Selon les circonstances météorologiques ou de temps et de lieu, la visite peut se faire *en mer, au mouillage* ou à *quai*.

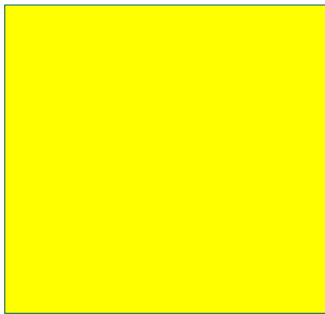
Le capitaine du navire arrivant à Madagascar doit se signaler aux autorités. En priorité par radio ou téléphone.

A défaut de pouvoir se signaler aux autorités par radio ou téléphone, **le capitaine du navire doit demander la libre pratique en arborant le pavillon jaune (Q) de jour et un feu rouge sur le feu blanc la nuit,**

### 1. Formalité d'entrée :

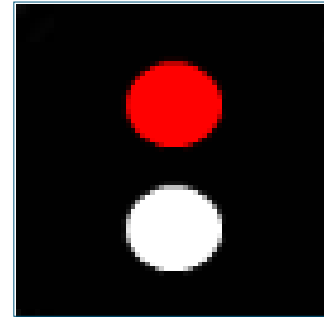
**Il est possible d'entrer à Madagascar par n'importe quel port.**

Avant de toucher port, le navire doit s'annoncer aux services portuaires qui procéderont à une **visite dite d'arraisonnement**.



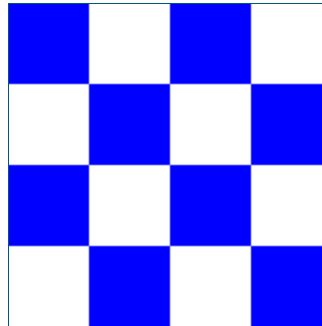
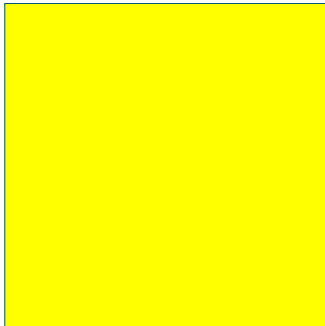
Jour : Pavillon Q (Quebec) :

*Navire indemne de toute maladie. Demande la libre pratique.*



Nuit :

Si un passager est victime d'une maladie contagieuse, le capitaine a l'obligation de signaler la situation sanitaire en arborant **les pavillons NQ** du Code International des Signaux.



Pavillons N (November) Q (Quebec) :

*Non-Indemne :*

*Le navire a un passager porteur d'une maladie potentiellement contagieuse.*

Le débarquement est alors soumis à une période de *quarantaine sanitaire*.

### Les formalités d'entrée comportent :

- ▶ Une visite et une déclaration sanitaire ; (art.2 **Arrêté 514-MAS/1973 organisant la Police sanitaire maritime**) qui accordera ou non la libre pratique ;
- ▶ Une déclaration douanière ;
- ▶ Une visite et présentation des documents du navire ;
- ▶ La présentation des passeports des passagers ;
- ▶ L'obtention du visa d'entrée de court séjour.
- ▶ Le visa peut être obtenu sur place. Il suppose l'acquittement du droit de visa qui dépend de la durée demandée, toujours de moins de 3 mois.

### 2. Police sanitaire maritime.

**La première visite du navire est obligatoirement la visite sanitaire.** (art.6 **Arrêté 514-MAS/1973**).

Les autres services de contrôle ne peuvent commencer leur contrôle (immigration et douanes) qu'après la visite sanitaire.

La visite sanitaire est donc un élément indispensable de l'entrée à Madagascar.

### 3. Formalité douanière et Franchise douanière

Chaque voyageur entrant à Madagascar bénéficie d'une franchise douanière pour ses effets personnels dans la limite de :

- ▶ 2 litres d'alcool par personne
- ▶ 2 cartouches ou 20 paquets de cigarettes,
- ▶ 400.000 Ariary # 1.000 €
- ▶ Les vêtements et effets personnels sans valeur commerciale



En conséquence, il faudra déclarer à l'entrée à Madagascar, sous formalité dite d'**Admission Temporaire** (art. 190 Code des Douanes), notamment les biens suivants, dont la valeur reste potentiellement marchande :

- ▶ Effets personnels des voyageurs (dont téléphones, appareils photos, ordinateurs qui ne font pas partie de l'équipement du navire) ;
- ▶ Marchandises importées dans un but sportif, (Matériel de plongée ou de pêche, ...)
- ▶ Moyens de transport, (Planche à voile ou embarcation autre que l'annexe du navire immatriculée avec le navire, mais aussi vélos, cyclomoteurs)
- ▶ Objets professionnels...

Ces admissions temporaires permettent d'exonérer les biens de droits de taxe, à la condition expresse de ne pas être cédés à Madagascar. Il faudra donc justifier de leur présence dans le navire au départ définitif.

**Attention, le vol de ces objets devra être déclaré immédiatement et de manière circonstanciée** pour éviter une requalification en mise sur le marché passible de droits.





## #16 Conditions de sortie d'un navire de Madagascar

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Chaque navire qui quitte un port malgache est soumis au contrôle de partance

**Mots clefs** : Navigation ; Navire ; mer : maritime ; Douane, Immigration, Formalités ; Police Maritime

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code des Douanes
- ▶ Arrêté 514-MAS/1973

### Les conditions de sortie du territoire national de Madagascar ;

Chaque navire qui quitte un port malgache doit subir une visite de « **partance** ».

Cette visite de partance effectuée par l'Autorité Maritime, Portuaire et Fluviale vise à vérifier que le navire est apte à prendre la mer, et qu'il dispose de ses titres de navigation, licences et permis ;

Attention : l'APMF doit contrôler la conformité du navire et de son équipage au droit national qui lui est applicable.

Le capitaine du navire doit s'assurer être en règle et à jour avec le droit du pays d'immatriculation de son navire, et doit pouvoir en justifier.

L'idéal est de préparer un recueil des textes applicables au navire. Notamment pour justifier que le pays d'immatriculation ne requiert pas de permis ou de licence de navigation pour diriger le navire.

La moindre irrégularité autorise l'APMF à retenir le navire, comme non-conforme.

La visite de partance porte notamment sur les conditions de sécurité du navire, et le matériel de sécurité embarqué. Mais l'APMF peut également vérifier les conditions réglementaires (certificat d'immatriculation, titres...).

## #17 Conditions d'accès aux infrastructures portuaires malgaches, publiques ou privées

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Les ports sont des services publics et des infrastructures publiques. Leur accès est règlementé

**Mots clefs** : Navigation ; Navire ; mer : maritime ; Douane, Immigration, Formalités ; Police Maritime

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Loi portuaire
- ▶ Convention ISPS
- ▶ Arrêté 12465/2018

### Les conditions d'accès aux infrastructures portuaires malgaches, publiques ou privées ;

Il faut distinguer selon la taille des ports et la nature des flux de passagers attendus.

Les grands croisiéristes (navires de croisière) sont contraints de toucher terre dans un port à la **norme ISPS**, qui garantit un niveau de normes de sécurité des passagers (incendie, chute) et un niveau de sûreté des passagers contre toute agression (vol, terrorisme) pendant qu'ils se trouvent dans l'enceinte portuaire.

Madagascar dispose de 4 ports répondant à cette norme : Tamatave/ Toamasina, Diégo-Suarez / Antsiranana, Mahajanga et Tuléar/Toliary.

## Les ports principaux de Madagascar



Port d'Intérêt National

Cliquez pour voir les caractéristiques

A ce jour, seul le port de Toamasina est apte à recevoir des navires de croisière. **Les autres ports** ne peuvent pas recevoir les navires à passer les plus grands, qui doivent débarquer leurs passagers par vedettes de transbordement.

La sûreté des passagers ne relève plus de la norme ISPS mais du **droit national**, et donc des moyens de sûreté prévus (gendarmerie maritime, police...).

Les embarcations de taille inférieure ne sont pas astreintes à la norme ISPS et peuvent débarquer dans tous les ports, pourvu qu'ils disposent d'une **infrastructure suffisante** (quai, ponton flottant) permettant l'embarquement ou le débarquement des passagers en sécurité. Aucune norme de sûreté ne s'applique alors.

**En dépit de la pratique permanente, l'embarquement ou le débarquement depuis une plage est formellement interdit, sauf impossibilité d'autre solution de débarquement !**

**Son interdiction entraînera un refus de couverture par les compagnies d'assurance.**

### Tarifs portuaires maritimes ou fluviaux

Les tarifs des droits et redevances des ports maritimes ou fluviaux dépendent de la taille des embarcations et de leurs statuts. L'arrêté 12465/2018 en fixe les montants. Il est disponible sur le site de l'APMF.

Le droit de port est acquitté une seule fois pour l'ensemble des ports de Madagascar, au premier port touché.

Il est payé par année.

## #18 Principales taxes annuelles d'un navire immatriculé à Madagascar<sup>2</sup>

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Le coût d'exploitation d'un navire dépend aussi du montant des taxes liées à son utilisation (taxes portuaires, taxes d'immatriculation, taxes de jaugeage...à

**Mots clefs** : Navigation ; Navire ; mer : maritime ; taxes, immatriculation, jaugeage, Formalités ;

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code Portuaire
- ▶ Arrêté 28540/2010

Cette taxe est due pour tous les navires immatriculés à Madagascar.

**Elle est due également pour les bâtiments de plaisance étrangers qui demeurent plus de 3 mois dans les eaux malgaches.**

Se rapporter à l'annexe Arrêté 28549/2010 pour les calculs précis.

### VISITE DE SECURITE DES NAVIRES ET HONORAIRES DES EXPERTS

Droit de visite pour les navires de commerce et les plaisanciers

Navire Type Caractéristiques	Jauges	Tarif (en Ariary) / TJB	Calcul
Plaisanciers	TJB << 05T	200 000 Ar / TJB	200 000 à 1 000 000 Ar
	TJB > 05T	300 000 Ar / TJB	
Embarcation de charge traditionnelle En bois et non motorisé	TJB << 25Tx	x 60 000	150 000 Ar
	TJB > 25T x	x 120 000	3 000 000 Ar
Vedettes Coques Moteur hors bord		120 000	
Remorqueurs Vedettes Moteur in board		L < 12m	200 000

<sup>2</sup> Attention : tous les tarifs indiqués dans cette fiche sont ceux en vigueur à la date de publication du présent guide, ils sont susceptibles de révision par l'Autorité maritime.

Remorqueurs Vedettes Moteur in board		L >> 12m	300 000
Barges Chalands Pontons	<< 100Tx > 100T	200 000 200 000 + 20 000 /100 Tx	200 000 Ar (2)
Navires de charges ou navires à passagers Motorisé	<< 200Tx 201 < Jb << 1600 Jb > 1600 300 000 500 000 600 000		

(2)Exemple : De 101 Tx à 200 Tx → Tarif = 200000 + 1 x 20000 = 220000

De 201 Tx à 300 Tx → Tarif = 200000 + 2 x 20000 = 240000

#### Honoraires des experts

Fonction	Montant (en Ariary)
Président de la commission	40 000
Experts	60 000
Président de la commission assurant en même temps une expertise relevant de sa compétence	60 000

Nota : Pour les honoraires sus citées, le Président de la Commission exige et certifie une note de frais de chaque expert pour pièces justificatives, qu'il présentera.

## #19 Location d'un navire ou d'un bâtiment de navigation intérieure

### Synthèse de la fiche / idées importantes

La location d'une embarcation suppose des règles particulières selon la nature de l'embarcation

**Mots clefs** : Location ; affrètement, Navire ; mer : maritime ; taxes, immatriculation, jaugeage, Formalités ;

### Textes de référence

- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code de Commerce
- ▶ Code Civil

### 1. Location de navires maritimes

#### Art.9.4.03 Code Maritime

Le contrat de location d'un navire maritime est un « *Contrat d'Affrètement* ». Il est soumis aux dispositions des articles 9 et suivants du Code Maritime qui prévoit des règles particulières pour le contrat d'affrètement maritime.

Ces règles s'appliquent à la location des navires de plaisance, sauf convention contraire.

L'article **9.9.03 du Code Maritime** prévoit que le droit applicable à la location d'un navire de plaisance relève du Code Maritime et du Code Civil pour ce qui concerne le louage de biens meubles.

On peut donc louer un navire de plaisance à temps (pour une durée, avec ou sans son équipage) ou coque nue (sans équipage) selon les mêmes règles que les affrètements maritimes commerciaux.

Le locataire du navire est l'exploitant du navire. Il supporte la même responsabilité que son propriétaire. Dans sa fonction d'exploitant il est appelé « Armateur ». Dans sa fonction de locataire il est appelé « Affréteur ».

Pour les navires de plus de 25 TJB, le contrat d'affrètement/location doit obligatoirement être écrit.

Une copie du contrat d'affrètement (la Charte-partie) est déposée auprès de l'autorité maritime et soumise à visa.

Le contrat de location se continue même en cas de vente du navire.

Types de location / affrètement :

- ▶ location « coque nue », pour un temps donné, sans équipage ni matériel particulier hormis ceux nécessaires à sa manœuvre.
- ▶ Location « à temps », pour un temps donné, avec un équipement déterminé, sachant que le « fréteur » (bailleur) conserve la gestion nautique du navire ;
- ▶ Location « au voyage », pour une ou plusieurs destinations, avec équipage et équipement.

La location d'embarcations de plaisance est nécessairement une location « coque nue ». La location d'un navire de plaisance avec équipage transforme le contrat en contrat de transport de passagers.



Le contrat doit contenir au minimum les informations suivantes :

- ▶ Les éléments d'individualisation du navire
- ▶ Les identités des propriétaires, du fréteur et de l'affrèteur et leurs nationalités
- ▶ La durée du contrat
- ▶ La date et le lieu où il prend effet
- ▶ Le prix du loyer
- ▶ L'état descriptif du navire, et de ses équipements

## 2. Location de bâtiments de navigation intérieure

La réglementation fluviale ne prévoit aucune disposition particulière. Seul compte le titre justifiant l'utilisation du bâtiment. Le contrat de location sera donc soumis au Code Civil pour les touristes qui viendraient louer un bateau, ou au Code de Commerce pour les professionnels qui loueraient un bâtiment à fin d'exploitation.

Toutefois, si le bâtiment qui navigue sur les eaux intérieures est inscrit dans un

registre maritime, le titre de location devra être un contrat d'affrètement conforme au droit maritime.

Dans les deux cas, l'activité de location d'embarcation de plaisance constitue une activité qui relève du droit des Entreprises Touristiques.

### Obligation de permis moteur :

Le bateau de plaisance fluvial malgache est soumis à un permis de conduire, sauf s'il est strictement dépourvu de moteur (voile ou propulsion humaine).

La location d'une embarcation à moteur est donc assujettie à la justification d'un permis maritime ou fluvial.



## #20 Création d'une activité de tourisme nautique

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Les entreprises de tourisme nautique relèvent de deux codes différents. Ce sont d'abord des entreprises de tourisme, mais ce sont des entreprises de tourisme exerçant une activité nautique.

**Mots clefs** : Tourisme, nautisme,

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Décret 2001-027
- ▶ Arrêté 4912/2001
- ▶ Annexe à l'arrêté 4912/2001

La création d'une entreprise, établissement ou opérateur de tourisme est régie par le Décret 2001-027 du 10 janvier 2001.

L'activité doit obtenir une **autorisation d'ouverture** du Ministère chargé du Tourisme (art.4).

L'autorisation est requise en complément des cartes professionnelles, diplômes, licences ou permis spécifiques requis pour chaque activité particulière.

L'autorisation est personnelle, intuitu-personae, et non-cessible ni transmissible.

Une entreprise de tourisme ne peut traiter qu'avec des prestataires « agréés » par le Ministère du Tourisme.

Les prestations peuvent être des prestations de

- ▶ **Création et organisation de voyages à prix forfaitaire** comportant au moins *une nuitée ou 24 heures*, **vendus directement aux clients (Licence A) ou vendus aux agences.** (Licence B).
- ▶ **Agences de voyages** (licence A)
- ▶ **Entreprises de Prestation Touristique Spécialisée**, qui conçoivent et organisent des prestations spécifiques avec leur propre équipement, prestations vendues par agences ou directement à la clientèle. **(Licence C)**
- ▶ **Entreprises de location de voitures, bateaux de**

**plaisance ou autres matériels de transport ;**  
(Licence C)

### Personnel d'encadrement spécialisé :

Les entreprises de tourisme nautique qui présentent des **offres de service à risque** tels que plongée sous-marine ou autre, sont tenus de mettre à la disposition de la clientèle un personnel d'encadrement ayant la compétence requise pour assurer la sécurité de l'activité. **(Art. 6 Arrêté 4912/2001)** :

Le contenu précis du dossier d'ouverture d'une entreprise touristique se retrouve dans l'annexe à l'arrêté 4912/2001 qui est publié directement sur le site du Ministère du Tourisme à l'adresse suivante <http://www.tourisme.gov.mg/wp-content/uploads/2017/09/Avis-préalable-et-autorisation-douverture-1.pdf>

Si l'entreprise touristique suppose la **construction d'infrastructures d'hébergement ou de restauration**, elle sera soumise à une demande d'avis préalable qui décrira l'environnement entourant l'établissement, le plan de construction du projet, le titre de propriété ou le bail, et divers niveaux d'engagement environnemental selon la nature du projet. Se référer à la liste complète pour plus de détail.

Outre l'avis préalable, l'entreprise devra présenter une demande d'autorisation d'ouverture et de classement, soit en hébergement ou restauration, soit en EVPT (Licence A, B ou C).



## Assurances et garanties financières :

Le dossier impose la souscription d'une **assurance responsabilité civile** ainsi que, au choix de l'entreprise,

- ▶ soit une **garantie financière**, sous la forme d'un **cautionnement**, apporté par un organisme de garantie collective, un établissement de crédit ou un assureur, ou une association professionnelle de garantie mutuelle
- ▶ soit de **fonds propres** constitués en fonds de réserve suffisant.

Les magistrats interrogés considèrent que l'assurance responsabilité civile est une assurance « illimitée » qui vise à couvrir l'intégralité du montant du préjudice.

La pratique des assurances indique en général une situation différente, l'assureur limitant toujours le montant de sa garantie.

**Il est donc prudent de vérifier le montant de la garantie accordée par l'assureur.**



## #21 Création d'infrastructures nautiques, base nautique, marina ou port de plaisance à Madagascar

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Madagascar autorise la création d'infrastructures maritimes privées : ports de plaisance, marinas ou bases nautiques. Chaque type d'infrastructure relève d'une réglementation particulière correspondant aux droits transmis.

**Mots clefs** : Infrastructure nautique, port, marina, base nautique ; Concession de service public, Autorisation d'Occupation

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Décret 2004/699 portant Statut des Ports

### 1. Port de plaisance

La création d'un port de plaisance suppose une **concession de service public**, l'intervention d'un **cessionnaire**, entreprise privée à qui est attribuée la gestion du port.

**(art 69 décret 2004/699 portant statut des ports)**

Le port de plaisance demeure la propriété du Domaine Public Portuaire de l'Etat.

L'investissement initial a toujours vocation à être récupéré par l'Etat à la fin de la concession.

#### Obligation d'entretien des infrastructures portuaires

Les infrastructures portuaires appartiennent à l'Etat mais doivent être maintenues en état par le concessionnaire.

Ce dernier amorti les infrastructures sur une durée maximale de 15 ans et a l'obligation de renouveler les infrastructures tous les 15 ans.

**(Art . 22 Décret 2004/699 portant statut des ports)**

La concession portuaire peut entraîner des obligations de dragage du port, pour maintenir une profondeur d'eau suffisante.

#### Services d'exploitation portuaire

Les services d'exploitation portuaire sont accomplis par le concessionnaire portuaire ou par des sous-traitants. Les services sous-traités pour les besoins de l'exploitation portuaire, exécutés par des prestataires indépendants du gestionnaire du port, font l'objet d'une « permission » d'outillage privé, accordée pour une durée de 15 ans maximum, et discrétionnairement, par l'autorité portuaire.

**(art 73 décret 2004/699 portant statut des ports)**

Les services sous-traités peuvent être

- ▶ des services de levage des navires (grue, travel-lift...),
- ▶ des services de remorquage,
- ▶ des services de nettoyage
- ▶ des service d'approvisionnement en carburants
- ▶ des services de collecte des déchets...

Ces services supposent que l'exploitant s'installe sur une partie du Domaine Public Portuaire.

## Permis de construire :

**Toute construction** est soumise, en plus de l'autorisation préalable de l'APMF, à la délivrance d'un permis de construire dans les conditions des règles d'urbanisme, ou si la concession portuaire permet d'y déroger, dans les concessions de la concession portuaire.

(art. 24 Décret 2004/699 portant Statut des Ports)

## 2. Marina

Une marina est un **port privé**, dont les emplacements portuaires sont réservés aux titulaires d'un **droit d'appontement privatif**. Le cahier des charges de la marina peut prévoir une partie d'emplacements ouverts aux navires de passage.

La création d'une marina requiert en plus des **autorisations d'occupation du Domaine Public Maritime ou Fluvial** (pose de corps morts, de pontons flottants...).

Ces autorisations peuvent prévoir que les pontons seront privatifs (réservés aux seuls membres de la marina) ou accessibles à tous les navires de plaisance, moyennant redevance.

## 3. Base nautique

La base nautique est une **zone exclusivement privative**, qui n'est susceptible d'être utilisée que par les exploitants de la base et leurs clients.

La création d'une base nautique suppose :

- ▶ Des **autorisations d'exploitation à terre** (concession, titre de propriété ou bail) selon l'emplacement de la base. Ces autorisations peuvent relever du droit privé ou du domaine public, selon la nature du propriétaire.
- ▶ Des **autorisations d'utilisation du domaine public maritime**. Ces autorisations peuvent être simplifiées et limitées à une autorisation

privée puisque réservée à la base nautique (ex. un ponton dédié, un ou plusieurs corps mort...)

- ▶ Une **Entreprise de Prestation Touristique Spécialisée** soumise au droit des entreprises touristiques.
- ▶ Un **personnel d'encadrement** qualifié selon la nature du sport nautique
- ▶ Du **matériel adapté** et bien entretenu, dont, selon la nature de la base nautique et de l'emplacement, des pontons, d'une cale de mise à l'eau ou d'une grue de mise à l'eau. Le matériel peut faire l'objet d'une **permission d'outillage privé délivrée par le concessionnaire du port** si elle s'exerce dans l'enceinte du port.

Les **autorisations d'occupation du domaine public** sont attribuées pour un an, renouvelées par 6 mois, et limitées en totalité à 4 ans.

(Art. 81 du décret 2004/699 portant Statut des Ports)

## 4. Appontements privatifs

Un hôtel ou un centre sportif ou un professionnel du nautisme peuvent obtenir l'autorisation d'exploiter un ponton privé ou un appontement privé, ou un terre-plein privé, sur le domaine public.

La demande d'autorisation relève du régime de **l'article 81 du décret**. (1 an renouvelable par 6 mois, limité à 4 ans).

## 5. Démarches :

Sauf lorsqu'il s'agit d'une concession de service public portuaire, toutes les demandes sont à formuler sur papier libre à l'Autorité Portuaire. La demande est retransmise au service compétent qui l'instruira.

Pour l'obtention d'une concession de service public, l'APMF prépare une convention type, qui contient les clauses générales de la mission confiée ainsi qu'un cahier des charges.

## #22 Activités sportives nautiques générales à Madagascar

### Synthèse de la fiche / idées importantes

L'activité sportive nautique est une activité touristique particulière. Plusieurs règles se cumulent et plusieurs ministères partagent la compétence de la réglementation.

**Mots clefs** : sport nautique ;

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial

### 1. L'activité sportive nautique générale

La pratique sportive nautique n'est pas encadrée à Madagascar.

Elle recouvre : la natation, la plongée, les pratiques nautiques sur embarcations à propulsion humaine (canoé, kayak, pirogue), les embarcations nautiques à propulsion à voile (voilier, planche à voile, kite-surf), les embarcations nautiques sans propulsion (surf), les embarcations nautiques à moteur, et les embarcations tractées par une embarcation à moteur.

Les seules règles applicables sont :

- ▶ Règles relatives à la **création d'une activité de tourisme**, si l'activité est professionnelle (voir fiche Entreprises de Tourisme)
- ▶ Règles relatives à **l'évolution des embarcations de sport** sur le plan d'eau, selon la nature du plan d'eau et de l'embarcation (Voir fiche Conduite d'une embarcation et Définition du plan d'eau).

### 2. Le sport nautique de compétition à Madagascar

Il n'existe aucune réglementation particulière relativement à la compétition nautique.

Les règles de navigation imposent d'informer en temps suffisants les autorités maritimes ou fluviales de l'utilisation particulière du domaine public maritime ou fluvial afin d'obtenir un avis aux navigateurs.

L'APMF pourra prendre un arrêté particulier limitant la navigation dans la zone de la compétition.

L'arrêté particulier comportera l'ensemble des conditions particulières à respecter.

L'APMF n'est jamais obligé d'accéder à la demande d'occupation temporaire du domaine public maritime ou fluvial.

Par ailleurs il existe deux fédérations sportives malgaches : l'une très active pour la plongée sous-marine, et l'autre plus timide pour le kite-surf et les activités à propulsion humaine (kayak et surf). Ces fédérations peuvent présenter des codes de conduite.



## #23 Pêche de loisir et Pêche sportive

### Synthèse de la fiche / idées importantes

La pêche constitue une activité majeure dans les loisirs nautiques. Elle constitue une prestation touristique typique (pêche au gros...).

La pêche sportive et récréative est l'activité la plus règlementée à Madagascar

**Mots clefs** : sport nautique ; Pêche de loisirs

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Loi 2015-053 – Code de la Pêche
- ▶ Arrêté 5670/2018 redevances de pêche sportive et récréative
- ▶ Arrêté 19815-2017 sur la pêche sportive et récréative
- ▶ Arrêté 23284-2016

### 1-Distinction de la pêche commerciale

Le Code de la Pêche définit la pêche sportive ou récréative en tant que

**Pêche récréative** : *Activité de pêche pratiquée en amateur à des fins de loisirs et dans un but non lucratif ;*

**Pêche sportive** : *Type de pêche pratiqué par des personnes en possession d'une licence sportive, qui a pour objectif le plaisir de la pratique dans la compétition ou non, et éventuellement la consommation de leurs prises (Art.1 du Code de la Pêche) ;*

Le critère de distinction entre caractère récréatif ou sportif de la pêche est économique.

- ▶ La pêche récréative présuppose un but non-lucratif.
- ▶ La pêche Sportive n'interdit pas la rémunération (ne serait-ce que du capitaine du navire).

Le droit de la pêche s'applique tant aux pêches maritimes qu'aux pêches fluviales.

On intègre dans la pêche sportive la pêche au « Gros » et la **pêche sous-marine**. (**art.2 Arrêté 19815-2017 sur la réglementation de la pêche sportive ou récréative**)

La pêche récréative se pratique à pied.

### 2- Respect de la ressource halieutique

Les premières dispositions du Code de la Pêche évoquent précisément la gestion de la ressource halieutique au travers des principes généraux.

A ce titre l'arrêté 23283/2016 interdit le recours de bouteilles en cas de pêche sous-marine. (**Art.14 Arrêté 23283-2016**)

### 3- Demande d'une Licence de pêche

La licence de pêche est obligatoire. (art.37 Code de la Pêche)

Les règles d'attribution des licences de pêche varient selon la nature de la licence.

► Licence de Pêche sportive ou récréative :

**Les licences de pêche sont valables 12 mois.**

L'attribution d'une licence de pêche est automatique. Elle se fait sur simple demande et acquittement des droits.

La demande de licence de pêche précise

- les caractéristiques du navire,
- l'indicatif radio du navire,
- les méthodes de pêche,
- les espèces ciblées,
- la zone de pêche et de débarquement,
- la liste des engins de pêche utilisés,
- un croquis et une photo de l'embarcation.

En complément de la licence, il faut souscrire un **protocole de pêche** avec le Ministère de la Pêche et de l'Aquaculture. (art.41 Code Pêche) qui fixe les conditions d'exercice de l'activité, et notamment les caractéristiques des embarcations, les zones de pêche, les espèces ciblées, les engins et techniques de pêche autorisées.

*Durée du protocole : 36 mois. (Art.5 Arrêté 19815-2017)*

NOTA : Le protocole a une durée plus longue que la licence de pêche.

► Pêche à pied :

La carte individuelle de pêche récréative est limitée à 5 cannes à pêches ou lignes à main.

La carte est à renouveler tous les ans selon redevance annuelle. **(Art.4 Arrêté)**

L'octroi de la licence est subordonné à une redevance annuelle.

Le montant de la redevance est fixé par arrêté interministériel du Ministre des Ressources Halieutiques. (Arrêté 5670/2018)

**4- Pêche de loisir ou de subsistance opérée par un navire de plaisance étranger**

Le Code de la Pêche prévoit que la Pêche de Subsistance, destinée à nourrir le pêcheur et les personnes dont il a la charge, est libre. (Art.48). Elle est donc ouverte également aux navires de plaisance étrangers.

Cependant le Décret 2016-1308 interdit qu'elle s'exerce depuis un navire... !

**5- Obligations du titulaire d'une licence ou d'une carte de pêche**

Le titulaire de la licence ou de la carte individuelle a l'obligation de procéder à une déclaration statistique au retour de chaque sortie de pêche. **(art.9 Arrêté 19815-2017)**

- captures retenues ou relâchées par espèce et poids,
- zone de pêche
- engins de pêche utilisés

**6. Renouvellement de la licence de pêche :**

Le renouvellement de la licence de pêche est soumis à une enquête. Si le protocole n'a pas été respecté, le renouvellement peut être refusé ou limité.

## #24 Entreprises touristiques de Pêche au Gros

### Synthèse de la fiche / idées importantes

L'entreprise touristique de pêche au gros est une activité commerciale touristique nautique particulière.

**Mots clefs** : sport nautique ; pêche au gros

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Loi 2015-053 – Code de la Pêche
- ▶ Arrêté 5670/2018 redevances de pêche sportive et récréative
- ▶ Arrêté 19815-2017 sur la pêche sportive et récréative
- ▶ Arrêté 23284-2016

L'entreprise de Pêche au Gros est une entreprise commerciale.

Elle propose une activité de tourisme et une activité de loisirs nautiques.

### 1. Obligations liées aux entreprises de tourisme

L'entreprise de pêche au gros doit posséder une ou plusieurs licences de tourisme. (Voir la fiche Entreprises de Tourisme).

**Les licences** requises sont (art. 76 Code du Tourisme) :

- ▶ **Licence A** (Création et organisation de voyages à prix forfaitaire comportant au moins une nuitée ou 24 heures, vendus directement aux clients)
- ▶ **Licence B** (Création et organisation de voyages à prix forfaitaire comportant au moins une nuitée ou 24 heures, vendus aux agences de voyage)
- ▶ **Licence C - Entreprises de Prestation Touristique Spécialisée**, qui conçoivent et organisent des prestations spécifiques avec leur propre équipement, prestations vendues par agences ou directement à la clientèle. (Licence C)

Une activité de pêche au gros suppose donc toujours au moins la licence C, et si l'activité suppose une nuitée, l'entreprise devra justifier de la licence B (si l'activité est vendue par une agence) ou de la licence A (si l'activité est vendue directement aux clients).

### Personnel d'encadrement de sécurité :

Les entreprises de tourisme qui présentent des offres de service à risque ont l'obligation de mettre à la disposition de la clientèle un personnel d'encadrement ayant la compétence requise pour assurer la sécurité de l'activité. (**Art. 6 Arrêté 4912/2001**). La pêche au gros n'est pas une activité particulièrement risquée. Le personnel d'encadrement à compétence spécifique de sécurité n'est pas requis.

**Assurance Responsabilité Civile (RC)** Obligatoire

### 2. Obligations liées à l'activité nautique

Le navire qui supporte l'activité doit être immatriculé à Madagascar pour être autorisé à pêcher dans ses eaux territoriales.

Le navire est obligatoirement un navire immatriculé en tant que navire de pêche ou de commerce à passagers. Les navires de plaisance ne peuvent pas vendre de prestation commerciale.

Le navire doit être dirigé par un « capitaine » titulaire d'un *brevet STCW*. Un *Skipper* peut remplacer le capitaine, sur une zone géographique définie.

L'activité nautique est soumise à des obligations de sécurité inhérentes au transport de passagers, et notamment le matériel de sauvetage en nombre suffisant pour l'ensemble des passagers.



## #25 Tourisme écologique nautique

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Le tourisme écologique nautique est règlementé. Notamment pour l'accès à certaines zones et aires marines préservées.  
Mais également pour la rencontre avec les animaux marins.

**Mots clefs** : tourisme écologique, mégafaune marine

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Loi 85/013 sur les limites des zones maritimes
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque

### Le tourisme écologique nautique

Le tourisme écologique relève à la fois du Code de Gestion des Aires Protégées et des dispositions relatives aux prestations de tourisme.

### Obligations liées aux entreprises de tourisme

L'entreprise de tourisme écologique doit posséder une ou plusieurs licences de tourisme. (Voir la fiche Entreprises de Tourisme).

**Les licences** requises sont (art. 76 Code du Tourisme) :

- ▶ **Licence A** (Création et organisation de voyages à prix forfaitaire comportant au moins une nuitée ou 24 heures, vendus directement aux clients)
- ▶ **Licence B** (Création et organisation de voyages à prix forfaitaire comportant au moins une nuitée ou 24 heures, vendus aux agences de voyage)
- ▶ **Licence C - Entreprises de Prestation Touristique Spécialisée**, qui conçoivent et organisent des prestations spécifiques avec leur propre équipement, prestations vendues par agences ou directement à la clientèle. (Licence C)

Une activité de tourisme écologique suppose toujours au moins la licence C. Les licences A ou B seront requises si le touriste passe une nuit à bord.

### Personnel d'encadrement de sécurité :

Les entreprises de tourisme qui présentent des offres de service à risque ont l'obligation de mettre à la disposition de la clientèle un personnel d'encadrement ayant la compétence requise pour assurer la sécurité de l'activité. (**Art. 6 Arrêté 4912/2001**).  
Suivant la nature de l'activité, la prise de risque diffère. Un personnel d'encadrement à compétence spécifique de sécurité peut être requis.

Par ailleurs dans certaines situations un guide écologique est requis.

**Assurance RC** Obligatoire

### Obligations spécifiques nautiques :

Le navire support de l'activité doit disposer d'une licence d'exploitation maritime.

Suivant la nature de la zone (parc national, parc naturel,



réserve nationale, aire protégée...) l'activité touristique sera interdite ou soumise à autorisation préalable.

Des infractions sont prévues dans les Aires Protégées : (art. 55 u Code de Gestion des Aires Marine Protégées).

- ▶ L'entrée dans les Aires Protégées est soumise à autorisation du gestionnaire
- ▶ Déranger ou perturber les animaux des aires protégées
- ▶ Laisser divaguer des animaux (chiens pour l'essentiel)
- ▶ Camper ou bivouaquer
- ▶ Allumer des feux
- ▶ Pratiquer la plongée ou la chasse sous-marine sans autorisation du gestionnaire
- ▶ *Tourner des films sans autorisation du Ministère et avis conforme du gestionnaire*

**Attention : Toute prise de vues dans les Aires Marines Protégées est soumise à paiement d'un droit de propriété intellectuelle.** (voir les décrets en annexe)



## #26 Rencontre avec les Baleines à Bosse (Mégaptères)

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Un type de tourisme écologique nautique particulier.  
SE rapporter à la fiche générale pour les règles générales

**Mots clefs** : tourisme écologique, mégafaune marine

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Loi 85/013 sur les limites des zones maritimes
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque
- ▶ Arrêté 2083/2000 sur les rencontres avec les mégaptères (baleines à bosse)

### Contrôle administratif de l'activité

Le contrôle de l'activité est réalisé par les agents habilités du Ministère du Tourisme. Mais à défaut, et par ordre de priorité décroissante, pourront intervenir les agents du Ministère de l'Environnement, puis ceux du Ministère des Transports Maritimes ou de la Pêche. A défaut d'agent disponible au lieu d'exercice de l'activité, c'est l'autorité administrative locale qui désignera un contrôleur. (Art. 3 et 4 de l'Arrêté)

**Le contrôle se fait à bord pendant l'activité**, avec un agent embarqué qui dressera un PV de contrôle et de suivi. (Art. 4)

### Sanctions :

Les sanctions liées aux infractions sont de deux natures : pénales et administratives. Les sanctions administratives peuvent être prises de manière « immédiate », et aller jusqu'à la suspension du droit d'exercer les activités d'observation en mer des baleines à bosse pendant un délai de 10 à 65 jours. La suspension peut être transformée en retrait provisoire de l'autorisation ou de la licence jusqu'à 1 an. (Art. 6).

### Cahier des charges

L'arrêté publie un cahier des charges en annexe, définissant les droits et obligations des opérateurs commerciaux qui participent à l'observation des baleines à bosse.

#### a. Conditions d'accès à l'activité commerciale d'observation des baleines à bosse :

- ▶ Tous les navires quelles que soient leur nationalité
- ▶ Puissance des moteurs des embarcations < 500 Ch
- ▶ Conduite du navire par un « pilote » confirmé titulaire d'un livret maritime
- ▶ Demande d'autorisation ou de licence spécifique pour l'observation commerciale des baleines à bosse, à présenter à une « Commission interministérielle » indépendamment de la licence C.
- ▶ Obligation de souscrire une assurance « Tous Risques »
- ▶ Lettre d'engagement s'engageant à respecter le cahier des charges

## b. Prérequis techniques de l'activité :

Le cahier des charges contient des prérequis préalables au départ : L'opérateur, commandant ou capitaine du navire doit se munir

- Des équipements de sécurité incluant moyens de communication, pièces de rechange, ...
- De carburant 'bien filtré' et de lubrifiant 'suffisant'
- De la couverture météo
- ▶ L'opérateur ne doit pas surcharger son embarcation et respecter la charge utile
- ▶ **L'opérateur doit disposer d'un équipage ayant des aptitudes professionnelles et spécialistes en baleine et/ou sauvetage en mer**

### Critique du droit existant :

Ces prérequis sont étonnants : l'obligation est redondante et superflue, le Code maritime imposant déjà ces obligations pour tout navire ! Peut-être serait-il judicieux de re-rédiger le droit maritime pour fixer le détail du matériel de sécurité exigible, en ce compris le matériel de communication.

## c. Conditions de l'observation commerciale :

- ▶ L'activité n'est autorisée qu'entre fin juin et fin octobre,
- ▶ Elle est autorisée sur toute la côte orientale de Madagascar.
- ▶ **Règles de protection des baleines** : Le navire ne doit pas donner l'impression de chasser ou poursuivre les baleines :
  - Distance minimale avec les baleines :

- 100 m entre le bateau et les baleines solitaires ou en couple.

- 200 m en présence d'un baleineau ou d'un groupe de plus de 4 individus

- Interdiction de se diriger à plein régime sur les baleines. Obligation de ralentir « de façon significative » jusqu'à l'arrêt.
- A 800 m des baleines, le navire doit réduire sa vitesse, jusqu'à la distance de 400 m où il doit être à 50% de sa puissance maximale.
- A 300 m des baleines, le moteur doit être coupé et immobilisé.
- Interdiction de se diriger vers la tête, les flancs ou l'arrière de la baleine. Le navire doit naviguer parallèlement aux baleines, sans essayer de les poursuivre, et les approcher en biais.
- Le même groupe de baleines ne doit pas être observé « trop longtemps » par le même groupe de navires. Limitation à 60 minutes.
- Pas plus de 3 navires par angle de vision d'un même groupe de baleines
- Interdiction pour le navire de fréquenter les mêmes zones d'observation. Le navire doit déposer un plan d'observation et un itinéraire qui devra être visé lors de l'autorisation de partance



- Interdiction de suivre à but commercial un groupe de baleines observé à titre scientifique
  - ▶ Obligation d'avoir à bord du navire un guide agréé
- Composition du dossier de demande de licence :**
- L'AIM 2083/2000 publie en annexe au cahier des charges la composition du dossier de demande de licence. Ce document très détaillé est complet par lui-même. Il comporte une « lettre d'engagement » de l'armateur responsable de l'activité, à respecter le cahier des charges.
- ▶ Règles de protection des clients :
    - Interdiction d'approcher les baleines en train de sauter
    - Interdiction de plonger avec les baleines, les dauphins ou les autres mammifères marins ;
    - Interdiction de toucher les baleines, les dauphins ou les autres mammifères marins ;



## #27 Rencontre et Nage avec les Requins Baleine / Tortues / Raies Mantas

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Un type de tourisme écologique nautique particulier.  
SE rapporter à la fiche générale pour les règles générales

**Mots clefs** : tourisme écologique, mégafaune marine

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Loi 85/013 sur les limites des zones maritimes
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque
- ▶ Charte Requins-Baleine

### 1. La nage avec les Requins-Baleine

Cette activité nouvelle est libre. Elle relève de la licence C touristique, à laquelle il faut rajouter un personnel d'encadrement de sécurité pour assurer la sécurité des nageurs.

L'activité est autorégulée. Les professionnels ont édicté une « charte professionnelle » dépourvu d'aucune valeur juridique. Cette charte définit les conditions d'accès que les professionnels qui s'en revendiquent s'obligent à respecter, pour accéder aux Requins-Baleines (nombre de bateaux autour du requin, nombre de nageurs, durée maximale...)

La charte a été réalisée par l'ONG *MadagascarWhaleShark* [madagascarwhaleshark.org](http://madagascarwhaleshark.org). Elle date du 17 octobre 2017 et a été distribuée à tous les professionnels.

### Contenu normatif

La charte limite l'accès au requin à un seul bateau dans un rayon de 150 m

Elle limite l'accès au requin à seulement 10 nageurs ou plongeurs.





Elle impose une vitesse d'évolution des bateaux inférieure à 6 nœuds dans les 150 m du requin, et l'arrêt des moteurs lors de la mise à l'eau et la reprise des nageurs/plongeurs.

Elle prohibe le touché des requins et demande de respecter une distance minimum de 3 m entre le nageur et le requin.

### Contrôle et sanction :

Il n'y a pas de contrôle de l'application de cette charte. L'originalité tient au fait que la charte invite les clients à autocontrôler les prestataires. Le contrôle et la sanction se font par la réputation des opérateurs, et les réseaux sociaux (LinkedIn, Facebook, Twitter, Pinterest) ainsi que par les retours sur les blogs.

**Aucune norme de sécurité n'est fixée.** Notamment pour le maintien du « capitaine » du navire à son bord.

## 2. La nage avec les Raies et les Tortues

Cette activité n'est pas réglementée, bien qu'elle fasse l'objet d'un marché déjà existant.

Les seules licences requises sont

- ▶ La licence C touristique
- ▶ L'une des licences A ou B si l'activité comporte une nuitée
- ▶ et la licence de transport de passagers.

Un personnel d'encadrement de sécurité est requis pour assurer la sécurité des nageurs.

L'activité est également soumise à la réglementation des aires maritimes protégées et des parcs nationaux.

**CHARTRE D'APPROCHE- CODE DE BONNE CONDUITE**

**Règles à respecter**

**Bateaux**

- Ne pas s'approcher à moins de 15 m du requin
- Moteur au point mort quand il y a une mise à l'eau
- Ne pas être à plus de 6 nœuds dans la zone des 150m
- 10 nageurs maximum autour du requin
- 1 seul bateau / requin - Les autres attendent à 150m

**Nageurs**

- Ne pas toucher les requins baleine
- Ne pas utiliser de flash pour les photos
- Garder une distance de 3m avec le requin baleine
- Ne pas sauter mais se glisser dans l'eau

Le respect de ces règles permet une meilleure cohabitation entre l'humain et les requins baleine.

Cela garantit également de meilleures rencontres et observations en toute sécurité pour les requins et pour les personnes à l'eau.

Plusieurs opérateurs de Nosy Be se sont engagés à respecter ces règles en adhérant à la Charte «Nosy Be, Whale Sharks Respect!» - Avant de réserver votre sortie, vérifiez que l'opérateur adhère à cette charte et la possède sur le bateau. N'hésitez pas à contacter l'équipe du Madagascar Whale Shark Project : [madagascarwhalesharks@gmail.com](mailto:madagascarwhalesharks@gmail.com)

**WHALE SHARKS RESPECT! NOSY BE**

**CHOISISSEZ DES OPERATEURS QUI RESPECTENT LA CHARTRE DE BONNE CONDUITE**

[WWW.MADAGASCARWHALESHARKS.ORG](http://WWW.MADAGASCARWHALESHARKS.ORG)

## #28 Plongée Sous-Marine

### Synthèse de la fiche / idées importantes

La plongée sous-marine est une activité sportive individuelle et de groupe ;

**Mots clefs** : tourisme écologique, mégafaune marine

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code de Gestion des Aires Protégées
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque

### 1. Plongée sous-marine à titre individuel :

passagers ;

La réglementation de la plongée sous-marine est très faible. Elle est essentiellement liée au lieu de la plongée.

- ▶ Dans les Aires Maritimes Protégées, la plongée sous-marine est soumise à autorisation préalable du Ministre chargé des Aires Protégées.
- ▶ Plonger sans autorisation dans ces zones constitue un délit pénal (Art.55 du Code de Gestion des Aires Protégées)
- ▶ En dehors des aires maritimes protégées, la plongée sous-marine est libre.

La seule autre interdiction est celle qui interdit l'usage des bouteilles en pêche.

### 2. Activité d'entreprise touristique à risque

L'organisation d'activités de plongées sous-marines relève des dispositions relatives aux activités touristiques à risque.

Pour créer une entreprise de plongée sous-marine, il faut justifier :

- ▶ D'une licence C d'entreprise touristique
- ▶ Si l'activité suppose de passer une nuit, d'une licence A ou B d'entreprise de tourisme
- ▶ D'une licence d'entreprise de transport maritime de

### Personnel d'encadrement spécifique :

La plongée est une activité sportive à risque. L'organisateur d'une activité de plongée payante a l'obligation de mettre à la disposition de sa clientèle un personnel d'encadrement ayant la compétence requise pour assurer la sécurité de la clientèle.

*Article 6. Les entreprises offrant des **produits à risques telles que la plongée sous-marine**, les randonnées équestres et autres, doivent mettre à la disposition de la clientèle un personnel d'encadrement ayant la compétence requise pour assurer la sécurité de cette dernière.*

Notamment :

- ▶ Un moniteur de plongée, quelle que soit la norme de formation retenue (Paddy, CMAS ou SSI).
- ▶ Un skipper ou capitaine STCW

## Matériel :

L'entreprise de plongée doit être suffisante et en excellentes conditions d'entretien et de fonctionnement.

### (Article 7 de l'arrêté 4912-2001 sur les demandes d'autorisation d'ouverture des entreprises de prestations touristiques)

**Assurance RC Professionnelle :** L'exploitant doit souscrire une assurance responsabilité civile professionnelle à hauteur du risque engagé.

### Urgence et accès à un caisson hyperbare :

La plongée sous-marine peut nécessiter l'accès à un caisson hyperbare.

**A Nosy-Be** un caisson hyperbare est disponible à DarSallam, à première demande. L'utilisation du caisson est coordonnée par téléconférence, avec le médecin du *Divers Alert Network* d'Afrique du Sud qui intervient par téléphone pour gérer la décompression.

**Le Divers Alert Network (DAN)** est une ONG ayant des antennes régionales. Madagascar est dans la région du DAN Southern Africa: Couvre l'Afrique du

Sud, le Swaziland, le Lesotho, la Namibie, le Botswana, le Zimbabwe, le Mozambique, l'Angola, La Zambie, la République démocratique du Congo, le Malawi, la Tanzania, le Kenya, Madagascar, els Comores, les Seychelles and Maurice.

Son numéro d'Appel d'urgence : +27 828 10 60 10

Le DAN procure un Suivi médical par téléphone

Le coût du caisson est de 500 €/heure, supporté par une assurance si le plongeur est assuré.

A **Tamatave** se trouve un deuxième caisson hyperbare. Il appartient à la compagnie minière SHERIT, et n'est pas accessible sauf réquisition de l'Etat.

### Rôle de la Fédération Malagasy de Plongée Sous-Marine FMPSM

La FMPSM **forme des moniteurs**, sous norme Paddy, SSI ou CMASS. Mais elle ne peut pas former des « formateurs ».

**La FMPSM réclame de ses adhérents** qu'ils imposent la présence de **au moins un moniteur** présent physiquement dans chaque centre de plongée, en plus ou en remplacement du guide de plongée.

## #29 Motonautisme et Activités sportives motorisées

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Jet ski, bateau rapide...

**Mots clefs** : propulsion humaine, canoé, kayak, rafting, rivière, pirogue

### Textes de référence

- ▶ RIPAM/COLREG
- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code de Gestion des Aires Protégées
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque

### Activités sportives motorisées (jet-ski...)

Les activités sportives motorisées relèvent par défaut du droit maritime ou fluvial. Ces engins motorisés nécessitent par défaut un permis maritime ou fluvial. Ils imposent, en droit malgache, le port d'un gilet de sauvetage.

**En zone maritime**, Le RIPAM/COLREG s'applique par défaut en mer (règlement anti-abordage). Mais il n'existe aucune disposition en droit maritime, ni dans les distances de sécurité par rapport aux baigneurs ni dans l'équipement de sécurité minimum.

**En zone fluviale, le Code Fluvial** prévoit des dispositions pour ces engins surmotorisés. Voir le chapitre Fluvial.

- ▶ Aucune vitesse limite n'est imposée,
- ▶ Aucune distance de sécurité.
- ▶ L'embarcation surmotorisée doit se tenir à distance des autres embarcations et ne pas provoquer de vagues...

### Location de matériel nautique, jet ski et bateaux

La location de matériel nautique est soumise à une licence C d'activité de tourisme.

Compte tenu de la nature dangereuse de l'activité, le loueur de matériel nautique supporte une obligation de responsabilité qui porte sur la qualité et l'entretien de son matériel.

Il n'est pas responsable du comportement du client.

Cependant il sera responsable de l'incompétence du client, et il lui appartient, en raison de son obligation de moyen, de s'assurer que le client dispose des compétences minimums pour utiliser le matériel loué en toute sécurité.

Si le matériel loué suppose un titre, ou un permis de conduire, ou une formation spécifique, le loueur devra s'assurer que le locataire en justifie.

Le contrat de location doit être rédigé par écrit. Voir la fiche « location de bateau »

## #30 Ski nautique et autres sports tractés motonautiques

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Le ski nautique suppose l'utilisation d'un navire à moteur, et d'un câble de traction. Le skieur est dépendant du navire tracteur. Cela entraîne des conséquences logiques.

**Mots clefs** : ski nautique, sports tractés, motonautisme

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code de Gestion des Aires Protégées
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque
- ▶ Arrêté 368 1<sup>er</sup> février 1963

### 1. La pratique du ski nautique de loisirs

#### En zone fluviale :

Le ski nautique est réglementé dans les zones fluviales. La réglementation peut différer selon les voies navigables, et dans une même voie selon les différentes sections.

Dans le cadre d'une pratique de plaisance, il suffit d'un **conducteur titulaire** du permis de conduire fluvial.

#### En zone maritime :

La seule zone maritime réglementée pour la pratique du ski nautique est celle de la baie de Diégo-Suarez, où toutes les embarcations à moteur sont interdites à moins de 200 m du rivage des plages de baignade, sauf au travers un chenal d'accès au rivage de 100 m de large, à vitesse de 2 nœuds maximum. (**Arrêté 368 du 1<sup>er</sup> février 1963**)

Le ski nautique est interdit dans le bassin du port de commerce de Diégo-Suarez

### 2. La pratique commerciale du ski nautique

#### L'entreprise de ski-nautique est une entreprise touristique spéciale.

Elle doit justifier

- ▶ D'une licence C
- ▶ D'une licence d'exploitation d'un navire à passagers

S'agissant d'une activité à risque, elle doit mettre à disposition des clients un encadrement spécialisé dédié à la sécurité du client.

- ▶ Moniteur de ski nautique
- ▶ Surveillance du skieur

S'agissant d'une activité de transport de passagers, elle doit justifier

- ▶ D'une licence d'exploitation de navire à passagers
- ▶ D'un brevet de commandement STCW ou d'un titre de skipper

#### En zone fluviale :

Le ski nautique est réglementé dans les zones fluviales. La réglementation peut différer selon les voies navigables, et



dans une même voie selon les différentes sections.

Dans le cadre d'une pratique rémunérée, l'embarcation comporte nécessairement **un patron et un matelot**, l'un affecté à la conduite du navire, et l'autre **affecté à la surveillance du skieur remorqué**.

### En zone maritime :

La seule zone maritime réglementée pour la pratique du ski nautique est celle de la baie de Diégo-Suarez, où toutes les embarcations à moteur sont interdites à moins de 200 m du rivage des plages de baignade, sauf au travers un chenal d'accès au rivage de 100 m de large, à vitesse de 2 nœuds maximum. **(Arrêté 368 du 1<sup>er</sup> février 1963)**

Le ski nautique est interdit dans le bassin du port de commerce de Diégo-Suarez

**Partout ailleurs**, y compris en zone maritime littorale, le ski nautique se pratique librement sous réserve

- Du titre autorisant la conduite du navire à moteur.
- Du titre autorisant la conduite rémunérée d'un navire (permis de skipper)

### 3. Bouées tractées :

Bien que la réglementation ne l'indique pas spécifiquement, il faut considérer par analogie que toutes les activités tractées (bouées...) sont soumises à la même réglementation que le ski-nautique.



## #31 Voile sportive, voile légère, Planche à Voile, Kite-Surf

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Les sports de voile légère

**Mots clefs** : voile, sport, planche à voile, kite-surf

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code de Gestion des Aires Protégées
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque

### La voile, la planche à voile et le kite-surf

La pratique de la voile sportive repose sur un apprentissage, et sur des compétitions locales, régionales, nationales et internationales.

Cette pratique relève automatiquement du droit de la navigation maritime ou de la navigation fluviale, et la navigation sportive n'est pas dérogoire de la navigation de plaisance ou commerciale. Elle obéit aux mêmes règles (Code maritime ou Code Fluvial).

#### Licences pour une Entreprises de tourisme sportif à voile :

- ▶ licence C de tourisme, (transport de passagers sur des voiliers)
- ▶ licence B de tourisme (location)

+ Personnel d'encadrement justifiant d'une compétence spécifique pour la formation aux activités sportives (Ministère des Sports) (stage de voile, organisation de compétitions sportives).

### Permis :

En navigation maritime, aucun permis requis

En navigation fluviale, permis requis pour des embarcations de plus de 2TPL. (Voir fiche fluvial).

### Formation / Apprentissage de la voile :

Il n'existe pas de permis voile pour les navires. Il faut organiser la formation des marins de loisir, jeunes ou moins jeunes.

La formation sportive n'est pas à proprement parlé une activité touristique. Pourtant elle génère une activité économique importante pendant la saison touristique.

### Règlementations territoriales ;

La pratique de la voile est libre en mer. En revanche, ces activités peuvent être règlementées localement sur les plans d'eau intérieurs. Il faut se référer systématiquement aux règlements locaux, qui peuvent fixer

des horaires ou des zones réservées ou interdites.

### Sports à risque

Le *kite-surf* est une activité dangereuse, compte tenu de la vitesse d'évolution et du risque aérien.

La *planche à voile et le kite-surf* sont des activités dangereuses compte tenu de l'absence de flottabilité et de protection des embarcations, et du risque d'hypothermie du sportif dans l'eau.

Dans le cadre d'une pratique individuelle, l'entreprise de location du matériel n'a de responsabilité que pour le matériel loué et l'équipement de protection.

Dans le cadre d'une pratique de groupe (cours, compétition) l'organisateur est également responsable de la sécurité sur le plan d'eau.

## #32 Canoé, Kayak, Rafting, et Pirogue de loisir (sports nautiques à propulsion humaine)

### Synthèse de la fiche / idées importantes

Les sports de voile légère

**Mots clefs** : propulsion humaine, canoé, kayak, rafting, rivière, pirogue

### Textes de référence

- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code de Gestion des Aires Protégées
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque

### Le Canoé, le Kayak, le rafting et la Pirogue de loisirs

Le canoé et le kayak sont des activités très proches de l'utilisation des pirogues. Or les pirogues ont un régime très particulier, étant immatriculées exclusivement en pêche, dans un registre local.

L'utilisation à titre de loisir d'une pirogue, d'un canoë ou d'un kayak, en rivière ou en mer, ne sont pas règlementées autrement qu'au niveau des obligations de sécurité (gilet de sauvetage).

**Le Rafting et la descente de rivière sont des activités à risque.** Elle consiste à descendre les rivières sur des embarcations gonflables.

Ces activités ne sont pas règlementées à Madagascar. Toutefois, les professionnels qui encadrent ces activités sont tenus à des obligations de sécurité de moyens.

**Licences : C + A ou B selon le nombre de nuitées.**

**Encadrement spécifique** : En tant qu'activité à risque, l'entreprise qui propose l'activité doit fournir un encadrement spécifique, formé au risque. Ce peut être un pilote ou un guide professionnel.

Le professionnel est responsable de l'obligation de moyens de sécurité des touristes embarqués.

### 3. Le Surf

Le surf est une activité dangereuse, en raison du risque lié au déferlement de la vague, mais également en raison du risque lié à la faune marine (requins). S'agissant d'une activité individuelle, le surfeur assume seul sa responsabilité. Aucune réglementation n'est applicable.

L'entreprise de tourisme est

- ▶ soit une entreprise de location
- ▶ soit une entreprise de formation (école).

L'entreprise de location n'est responsable que de l'entretien du matériel.

L'entreprise école de Surf est responsable du matériel, de la sécurité sur le plan d'eau et de la compétence des professeurs.

## #33 Kite-Surf – Traction par cerf-volant

### Synthèse de la fiche / idées importantes

La traction par cerf-volant recouvre une activité sportive rapide portée sur une planche de surf, et une activité nautique plus lente, portée sur une embarcation ordinaire tractée par une voile.

**Mots clefs** : Kite-Surf, rivière, mer

### Textes de référence

- ▶ RIPAM/COLREG
- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code de Gestion des Aires Protégées
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque

L'activité de kite-surf se situe entre l'activité tractée, la voile et l'activité aérienne. Tous les pays disposant de cette activité ont édicté une réglementation spécifique pour éviter les accidents.

Elle relève de la licence C touristique, de la formation professionnelle et sportive, et de la licence pour la location de matériel sportif.

### Sécurité :

***L'activité est essentiellement réalisée en location de matériel, et dans une moindre mesure en stages de formation ou de perfectionnement.***

L'entreprise de formation supporte une responsabilité sur le plan d'eau.

## #34 La formation sportive nautique

### Synthèse de la fiche / idées importantes

La formation sportive nautique, en tant qu'opération commerciale, peut être définie comme une activité touristique.

**Mots clefs** : stage, apprentissage, perfectionnement, mer, rivière

### Textes de référence

- ▶ RIPAM/COLREG
- ▶ Code du Tourisme
- ▶ Code Maritime,
- ▶ Code Fluvial
- ▶ Code de Gestion des Aires Protégées
- ▶ Arrêté 4912/2001 sur les activités touristiques à risque

### La formation sportive nautique

Au titre des activités touristiques il est possible de proposer des stages d'apprentissage ou de formation à une activité particulière.

L'entreprise qui propose ces activités supporte une triple responsabilité :

- ▶ Responsabilité du loueur de matériel nautique (Licence C)
- ▶ Responsabilité de l'entreprise touristique (Licence C ou A)

- ▶ Responsabilité de l'entreprise de formation sportive
- ▶

Aucune réglementation particulière n'existe pour la formation sportive.

En revanche il existe des réglementations internationales, pour la plongée (PADY ou CMAS), qui imposent une norme de formation minimum.



# POUR APPROFONDIR

## LISTE DES TEXTES APPLICABLES<sup>3</sup>

Les textes sont classés par ordre hiérarchique (Conventions internationales, Lois, Décrets, Arrêtés et AIM), par matière et par ordre antéchronologique, le plus récent en tête. Seuls sont recensés les textes restés en vigueur, selon les informations fournies par CNLEGIS ou d'autres sources.

DROIT CONCERNE	NATURE DU TEXTE	SOURCE
	<b>CONVENTIONS INTERNATIONALES – textes de ratification</b>	
<b>Transport de passagers</b>	<b>Loi n° 2017-036</b> du 15 janvier 2018 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 2002 à la <b>Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 2002)</b> .	
<b>Construction Navale</b> <b>Environnement</b>	<b>Loi n° 2017-035</b> du 15 janvier 2018 autorisant l'adhésion à la <b>Convention internationale sur le contrôle des produits antisalissures dangereux, dite Convention AFS, Anti-Fouling Systems</b> d'octobre 2001	<b>CNLEGIS</b>
<b>Secours en Mer</b>	<b>Loi n° 2016-049</b> du 17 janvier 2017 autorisant l'adhésion de Madagascar à la <b>Convention Internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR 1979)</b> .	<b>CNLEGIS</b>
<b>Construction Navale</b>	<b>Loi n° 2016-050</b> du 17 janvier 2017 autorisant l'adhésion de Madagascar à la <b>Convention Internationale de 1969 sur le jaugeage des navires</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Maritime</b> <b>Construction Navale</b>	<b>Ordonnance n° 76-003</b> du 9 février 1976 portant ratification de la <b>Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou Convention SOLAS 1974</b>  <b>Loi n° 2017-039</b> du 15 Janvier 2018 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 1988 à la <b>Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)</b>	<b>OMI</b>

3 Au jour de la publication.

<b>Environnement</b>	<b>Loi n° 2004-037</b> du 08 Novembre 2004 autorisant la ratification de la <b>Convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) et ses annexes I à V</b>	<b>OMI</b>
<b>Institutions</b>	<b>Ordonnance du 08 Mars 1961</b> autorisant la ratification de la Convention sur l' <b>Organisation Maritime Internationale (1948)</b>	<b>OMI</b>
<b>LOIS &amp; ORDONNANCES</b>		
<b>Pêche</b>	<b>Loi n° 2015-053</b> du 3 février 2016 portant <b>Code de la Pêche et de l'Aquaculture</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Environnement</b>	<b>Loi n° 2015-005</b> du 26 février 2015 portant refonte du <b>Code de Gestion des Aires Protégées</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Institutions</b>	<b>Loi n° 2011-014</b> du 28 décembre 2011 portant insertion dans l'Ordonnancement Juridique Interne de la Feuille de Route signée par les Acteurs Politiques Malgaches le 17 septembre 2011	
<b>Droit Maritime</b> <b>Droit Portuaire</b>	<b>Loi n° 2003-025</b> du 05 septembre 2003 portant <b>Statuts des ports</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Assurances</b>	<b>Loi n° 99-013</b> du 02 août 1999 portant <b>Code des Assurances</b> applicable à Madagascar	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Loi n° 99-028</b> du 03 février 2000 portant refonte du <b>Code Maritime</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Tourisme</b>	<b>Loi n° 95-017</b> du 25 août 1995 portant <b>Code du Tourisme</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Fluvial</b>	<b>Loi n° 90-005</b> du 18 juin 1990 portant <b>Code des voies navigables et de la navigation intérieure</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Fluvial</b> <b>Domaine Public</b> <b>Institutions</b>	<b>Loi n°2008-013</b> du 23 juillet 2008 sur <b>le Domaine public</b>	<b>Journal Officiel</b>

	DECRETS	
Droit de la mer / droit maritime	Loi n°2018 – 025 du 26 décembre 2018 relative aux <b>Zones maritimes de l'espace maritime sous la juridiction de la République de Madagascar</b> (abroge une partie du Code maritime)	CNLEGIS
Droit de la mer	<b>Décret n° 2018-1008</b> du 14 août 2018 fixant les <b>Lignes de base</b> à partir desquelles est mesurée la largeur des différents espaces maritimes relevant de la juridiction nationale de la République de Madagascar.	CNLEGIS
Droit Maritime	<b>Décret N° 2018-010</b> du 11 janvier 2018 portant <b>Organisation générale des lignes de transports maritimes à Madagascar.</b>	
Construction Navale	<b>Décret N° 2017-1023</b> du 07 novembre 2017 portant <b>Règlementation des activités de chantier naval</b> à Madagascar, <b>JO</b> n°3813 du 14 mai 2018 page 2016	CNLEGIS
Institutions Secours en Mer	<b>Décret N° 2017-919</b> du 10 octobre 2017 Portant publication de la résolution MSC.255(84) relative à l'adoption du <b>Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer ou code pour les enquêtes sur les accidents</b> , adoptée le 16 mai 2008 par l'Organisation Maritime Internationale.	CNLEGIS OMI
Secours en Mer	<b>Décret N° 2017-227</b> du 04 avril 2017 portant Adhésion de Madagascar à la <b>Convention Internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR)</b>	CNLEGIS
Travail Maritime	<b>Décret N° 2016-1350</b> du 08 novembre 2016, fixant les conditions et les modalités d'exercice des <b>Activités des services de recrutement et de placement de marins (Service de Manning).</b>	CNLEGIS
Travail Maritime	<b>Décret N° 2014-986</b> du 08 juillet 2014 fixant les principes généraux régissant <b>l'Organisation et la gestion professionnelle des gens de mer</b>	CNLEGIS

<b>Secours en Mer</b>	<b>Décret N° 2012-547</b> du 15 mai 2012 portant <b>Organisation et fonctionnement des services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes en temps de paix</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Fluvial</b> <b>Droit Maritime</b> <b>Droit Portuaire</b> <b>Institutions</b>	<b>Décret n° 2012-391</b> du 20 mars 2012 portant restructuration de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale (APMF), fixant ses statuts, ses modalités de financement, portant création du <b>Conseil Supérieur des Ports, des Transports Maritime et Fluvial et du Centre d'Appui et d'Opération Maritimes</b> , tel que modifié par le <b>Décret n°2017-325</b> du 9 mai 2017	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b> <b>Droit Portuaire</b>	<b>Décret n° 2004-699</b> du 13 Juillet 2004 portant <b>application de la loi n° 2003-025</b> du 5 septembre 2003 portant <b>statuts des ports</b> .	<b>CNLEGIS</b>
<b>Tourisme</b>	<b>Décret 2001-027</b> du 10 janvier 2011 portant refonte du décret n°96-773 du 03/09/96 relatif aux <b>Normes régissant les entreprises, établissements et opérateurs touristiques</b> ainsi que leurs modalités d'application	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Fluvial</b>	<b>Décret 1990-268</b> du 21 juin 1990 portant <b>Police de la navigation intérieure</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Fluvial</b>	<b>Décret 90-267</b> du 21 juin 1990 portant <b>Immatriculation et Jaugeage des Bâtiments de Navigation Intérieure et fixation des droits de navigation et de stationnement</b>	<b>APMF</b>
<b>ARRÊTÉS, ARRÊTES INTERMINISTÉRIELS (AIM) et autres textes à valeur réglementaires</b>		
<b>Droit Portuaire</b> <b>Droit Fluvial</b> <b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté N° 12465/2018</b> du 23 mai 2018 fixant les <b>Tarifs des droits et redevances portuaires perçues dans les ports de commerce autres que Toamasina</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Travail Maritime</b>	<b>Arrêté N° 263/2018</b> du 11 janvier 2018 portant <b>application du Décret 2016-1350 (Manning)</b>	<b>CNLEGIS</b>

<b>Droit Portuaire</b>	<b>Arrêté N° 31446/2017</b> du 21 décembre 2017 relatif aux <b>Autorisations, conventions et contrats concernant l'exploitation des activités de transports maritime et fluvial.</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Pêche</b>	<b>Arrêté n° 19815/2017</b> du 21 Août 2017 portant sur la <b>Règlementation de la pêche récréative et de la pêche sportive maritime.</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Pêche</b>	<b>Arrêté n° 14191/2017</b> du 9 juin 2017 portant mise en œuvre du <b>Plan d'Aménagement des Pêcheries pour les Baies d'Ambaro, de Tsimipaika, d'Ampasindava et l'archipel de Nosy Be (PAP BATAN),</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Pêche</b>	<b>Arrêté n°23283/2016</b> du 07 novembre 2016 portant officialisation du <b>Plan d'aménagement concerté des pêcheries maritimes de la Région Melaky ainsi que des modalités prises pour sa mise en œuvre.</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 26681/2015</b> du 20 août 2015 <b>modifiant certaines dispositions de l'arrêté n°4328/2012 du 12/03/2012 fixant l'organisation de la formation conduisant à la délivrance de la carte SKIPPER</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Fluvial</b>	<b>Arrêté n°21837/2015</b> du 30 juin 2015 relatif à la <b>Règlementation de la circulation sur les voies navigables du fleuve Tsiribihina</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Plongée</b> <b>Pêche</b> <b>Domaine Public</b>	<b>AIM N° 27308/2014</b> du 2 septembre 2014 portant <b>Délimitation de la zone de protection des épaves dans le Patrimoine National Ilot Madame de l'île de Sainte Marie.</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Maritime</b> <b>Travail Maritime</b>	<b>Arrêté n° 30687/2013</b> du 15 octobre 2013 fixant les <b>Normes d'aptitude médicale à la navigation maritime en vertu de la Convention internationale sur les normes de formation, la délivrance de titres aux gens de mer et de veille (STCW 78) (Standard of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, 1978),</b> telle que modifiée.	<b>APMF</b>



<b>Secours en Mer</b>	<b>Arrêté n° 1191/2013</b> du 23 janvier 2013 portant <b>Organisation et fonctionnement du Comité National de Coordination des Recherches et Sauvetage aéronautiques et maritimes ainsi que l'organisation des opérations SAR, en temps de paix</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 4328/2012</b> du 16 Mars 2012 fixant <b>l'Organisation de la formation conduisant à la délivrance de la Carte Skipper</b>	<b>CNLEGIS</b>
<b>Institutions</b>	<b>Arrêté N° 21250/2008</b> du 28 novembre 2008 relatif à la constitution d'un <i>Comité Technique sur la sécurité de la navigation maritime, portuaire et fluviale</i>	<b>APMF</b>
<b>Droit Portuaire</b>	<b>Arrêté n°6975/05</b> du 16 juin 2005, portant application du code ISPS dans les Ports de Toamasina, Antsiranana, Mahajanga et Toliara;	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 9782/2001</b> du 27 août 2001 relatif aux <i>procédures de contrôle de compétence des membres de l'équipage d'un navire en escale</i>	<b>APMF</b>
<b>Tourisme</b>	<b>Arrêté n° 4912-2001</b> du 19 avril 2001 fixant la composition des dossiers de demande d'autorisation d'ouverture des entreprises de voyages et de prestations touristiques ainsi que les aptitudes professionnelles du personnel - <b>Annexe</b> à l'arrêté n° 4912/2001 portant publication du contenu du dossier d'ouverture d'une entreprise touristique	<b>CNLEGIS</b>
<b>Tourisme</b> <b>Environnement</b> <b>Cétacées</b>	<b>Arrêté n° 2083/2000</b> du 8 mars 2000 fixant les dispositions réglementaires pour <b>l'Observation commerciale des mégaptères plus particulièrement des baleines à bosse.</b>	<b>JO</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 280/97</b> du 10 janvier 1997 relatif à la <b>Conduite des navires de plaisance à moteur</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Fluvial</b>	<b>AIM n° 6022-1990</b> du 17 octobre 1990 relatif à la <b>Règlementation de la circulation sur le Canal des Pangalanes et ses biefs</b>	<b>APMF</b>

<b>Droit Fluvial</b>	<b>AIM n° 6021-1990</b> du 17 octobre 1990 relatif au <b>Permis de conduire des Bâtiments de navigation intérieure</b>	<b>JO</b>
<b>Droit Fluvial</b>	<b>AIM n° 6020-1990</b> du 17 octobre 1990 fixant les <b>Conditions requises pour être admises à naviguer sur les voies navigables</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Fluvial</b> <b>Construction Navale</b>	<b>Annexe AIM n° 6020-1990</b> du 17 octobre 1990 publiant les <b>Règles de l'art en matière de construction des bateaux pour la navigation intérieure</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Fluvial</b>	<b>AIM n° 6019-1990</b> du 17 octobre 1990 sur la <b>Signalisation de la voie navigable des bâtiments et fixant les règles de la navigation intérieure</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b> <b>Transports</b>	<b>Arrêté n° 4718/80</b> du 13 novembre 1980 modifiant l'arrêté n°331 du 01/02/63 réglementant <b>la navigation réservée</b> .	<b>APMF</b>
<b>Santé Publique</b> <b>Maritime</b>	<b>ARRETE N° 514-MAS/1973</b> du 5 février 1973 organisant la <b>Police sanitaire maritime</b> .	<b>CNLEGIS</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 2827/70</b> du 24 juillet 1970 modifiant l'arrêté n°2013/60 du 25/11/60 fixant les <b>Différentes zones de navigation</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 1513/69</b> du 9 avril 1960 portant <b>Police de la navigation maritime de plaisance</b> .	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b> <b>Plaisance</b> <b>Sport Nautique</b>	<b>Arrêté n° 355/65</b> du 31 décembre 1965 <b>Réglementant la circulation des embarcations à moteur et la pratique du ski nautique dans la baie de Diégo-Suarez</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 331/63</b> du 01 Février 1963 <b>Réglementant la navigation réservée</b>	<b>APMF</b>

<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté 1843/62</b> du 29 août 1962 portant sur la <b>Sécurité de la navigation maritime</b> (titres de sécurité, commissions de sécurité, formalités et documents exigés pour la délivrance et de renouvellement des titres de sécurité)	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 1173/62</b> du 21 Mai 1962 fixant les <b>Règles auxquelles sont astreints les navires en matière de naturalisation, d'immatriculation, de titre de navigation, de mutation et de partance.</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 2013/60</b> du 25 Novembre 1960 fixant les <b>Limites de différentes zones de navigation</b> , modifié par l' <b>Arrêté n° 2034/64 du 29 Juillet 1964</b>	<b>APMF</b>
<b>Droit Maritime</b>	<b>Arrêté n° 1475/60</b> du 25 Août 1960 portant <b>Réglementation de la police du pavillon de commerce, de pêche et de plaisance.</b>	<b>APMF</b>



# GUIDE JURIDIQUE DU TOURISME NAUTIQUE A MADAGASCAR

Exploiter une activité de tourisme nautique en connaissance de ses droits et obligations.

copyright photo ONTTM/PIC

