

Février 2016

Jérôme Heilikman

Président de Legisplaisance

<http://www.legisplaisance.fr>

<http://www.facebook.com/legisplaisance>

Plaisance et dumping du pavillon belge : nouvelle réglementation dans le projet de loi pour l'économie bleue

Mercredi 3 février 2016, les députés ont adopté en première lecture la proposition de loi pour l'économie bleue, dite loi Leroy, et qui entend favoriser le développement des entreprises et de l'emploi maritime, tout en affichant le souci de l'environnement.

Plusieurs points de ce texte touchent au nautisme. A commencer par la lutte contre le "dumping de sécurité" du pavillon belge. En Belgique en effet, la réglementation y est moins contraignante qu'en France en terme d'équipements de sécurité ce qui a poussé nombre de Français à y immatriculer leur bateau, naviguant du coup sous pavillon belge. A l'avenir, les bateaux des Français ou des sociétés domiciliées en France et qui naviguent dans les eaux territoriales françaises devront observer l'ensemble des règles de sécurité s'appliquant aux navires de plaisance battant pavillon français.

Article 12 A Bis du projet de loi pour l'économie bleue

La section 1 du chapitre Ier du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5241-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5241-1-11. – Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que les navires de plaisance dont ces personnes ont la jouissance, sont soumis, dans les eaux territoriales françaises, à l'ensemble des règles relatives aux titres de conduite des navires et au matériel d'armement et de sécurité applicables à bord des navires de plaisance battant pavillon français ».

Aujourd'hui, des navires de plaisance sous pavillon français, qui stationnent en France et qui naviguent dans les eaux territoriales françaises passent sous pavillon étranger pour se soustraire à la réglementation française relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer. Les règles relatives au matériel d'armement sécurité des navires de plaisance et les normes de conduite des navires de plaisance sont en effet particulièrement allégées pour certains pavillons étrangers. Cela peut être lié à une culture différente en matière de sécurité, au fait que les pays dont ces navires battent le pavillon ont peu de plaisanciers ou encore au fait que la fréquentation de leurs eaux territoriales est faible.

Or, en France, la plaisance et les loisirs nautiques concernent 13 millions de personnes et la bande côtière s'y caractérise par une forte densité d'usages qui rendent nécessaire le fait que les plaisanciers aient des qualifications minimales en matière de conduite des navires à moteur. Par ailleurs, quand la chaîne de secours est sollicitée, elle a besoin de pouvoir s'appuyer sur un équipement minimum que sont censés posséder les plaisanciers. C'est pourquoi des réglementations en matière de sécurité et de conduite des navires, adaptées à des zones maritimes étrangères à faible fréquentation, peuvent s'avérer inadaptées, voire dangereuses, en France.

Pour lutter contre cette forme de « dumping sécurité », il est proposé d'introduire un article L. 5241-1-1 dans le code des transports pour soumettre les navires de plaisance qui battent pavillon étranger aux mêmes règles de sécurité que les navires sous pavillon français quand ces navires naviguent dans les eaux territoriales. Les seuls navires concernés seront ceux qui sont possédés par des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que ceux dont ces personnes ont la jouissance.»

Ainsi, quel que soit le pavillon, les navires de plaisance appartenant à des résidents français ou à des sociétés domiciliées en France, devront à l'avenir, dans les eaux territoriales françaises, observer l'ensemble des règles de sécurité s'appliquant aux navires de plaisance battant pavillon français pour lutter contre le "dumping de sécurité" qu'exerce le pavillon belge.

Reste à savoir comment cette mesure se conjuguera avec le principe de la liberté de circulation des biens et des personnes énoncé par l'article 26 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Source : <http://www.assemblee-nationale.fr/14/ta/ta0672.asp>