

<https://navilegal.com/proposition-de-loi-francaise-leconomie-bleue/>

Proposition de loi française pour l'économie bleue

Proposition de loi française pour l'économie bleue



Proposition de loi française pour l'économie bleue

Incidences pour le pavillon belge et autres pavillons européens de cette proposition de loi française pour l'économie bleue

Quelle est cette proposition de loi française pour l'économie bleue ?

Le parlement français discute d'une proposition de loi française pour l'économie bleue, laquelle économie bleue est soutenue par les autorités européennes.

Cette proposition de loi française pour l'économie bleue vise à favoriser le développement économique de la filière maritime dans une perspective de croissance durable et de respect de l'environnement.

Cependant, un article 12A a été inséré qui semble poser problème.

Cet article dit :

« Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur 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 et des véhicules nautiques à moteur battant pavillon français. »

En clair, tous les bateaux battant pavillon étranger au pavillon français devront adopter les règles françaises, non seulement pour le matériel de sécurité à bord, mais aussi pour toutes les règles de conduite (dont notamment les permis), pour autant que le propriétaire ou la personne qui a la jouissance du bateau ait sa résidence ou son siège social en France.

La raison affichée est la suivante :

« 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. »

Et le texte n'hésitant pas à déclarer qu'il s'agit :

« D'une forme de « dumping sécurité »

Quelles seront les conséquences de cette proposition de loi française pour l'économie bleue ?

Elles seront bien évidemment limitées aux résidents français et aux sociétés ayant leur siège en France.

Et pour autant que le bateau en question navigue dans les eaux territoriales françaises. Aussi dans les eaux qui bénéficient d'exceptions fiscales françaises (exceptions qui n'existent pas en Belgique), mais sont quand même des eaux territoriales françaises. Les Antilles françaises par exemple.

Quels sont les problèmes que pose ce texte ?

Comment concilier cette proposition de loi française pour l'économie bleue avec la convention de Montego Bay ?

Les Etats ont ensemble convenu d'accorder l'immatriculation à leur flotte de bateaux, conformément aux accords de Montego Bay.

Ils ont également prévu que tout bateau immatriculé dans un pays, battant ce pavillon, relève exclusivement de la loi de ce pays.

Dès lors qu'un bateau bat le pavillon d'un pays, il n'est soumis qu'aux lois de ce pays. Lorsqu'il navigue dans les eaux territoriales d'un autre pays, il ne peut être soumis aux lois de ce pays, ni même être contrôlé par ce pays visité, sauf pour les lois de Police et de Douane.

L'article 94 de la convention de Montego Bay, signée par la France stipule ceci :

« Article 94 – Obligations de l'État du pavillon

1. *Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.*
2. *En particulier tout État :*
3. *a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée ;*
4. *b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.*

5. *Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :*
6. *a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité ;*
7. *b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables ;*
8. *c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages. »*

Cet article définit très clairement que l'est bien l'Etat du pavillon qui définit les règles de sécurité à bord des navires.

Cette proposition de loi française pour l'économie bleue me paraît donc illégale et je laisse tout un chacun juge de ce qu'il faut en penser.

Cette proposition de loi française pour l'économie bleue va causer de grandes incertitudes juridiques et de nombreux problèmes d'application

– La volonté est de s'opposer « au dumping sécuritaire (belge) ». Soit. Mais qu'en est-il des autres pavillons ? Ils sont dans le même sac !

Ainsi, si d'aventure les dispositions en matière de sécurité d'un autre pavillon n'étaient pas totalement identiques aux dispositions françaises, le propriétaire du bateau en question aura une amende !

Là, on constate que l'argument sécuritaire ne peut plus tenir car beaucoup de pays ont des législations très sécuritaires mais pas nécessairement identiques à la loi française.

– Cette proposition de loi française pour l'économie bleue s'applique non seulement aux équipements de sécurité mais aussi aux « règles de conduite ». Par exemple les permis.

Ils devront donc être détenteur d'un permis français, sinon ces conducteurs seront en infraction.

Les raisons invoquées par cette proposition de loi française pour l'économie bleue

– La proposition de loi française pour l'économie bleue serait une mesure anti « dumping sécuritaire »

Certains médias français n'hésitent pas à déclarer que cette proposition de loi vise à contrer le « dumping sécuritaire du pavillon belge ».

Je ne vais pas m'appesantir sur la définition du mot dumping en français (français), qui suppose une « action » en vue d'exercer une « concurrence déloyale ». Ce qui n'est bien évidemment pas le cas ici puisque les règles de sécurité en Belgique ont été fixées par Arrêté Royal du 4 juin 1999. Ces règles ne visent en aucun cas une concurrence, et encore moins une distorsion de concurrence avec le pavillon français.

Je ne connais pas la raison pour laquelle des français font le choix du pavillon belge, ou d'un autre pavillon européen. A vrai dire, c'est leur droit et je vois mal en quoi on pourrait leur reprocher d'exercer les droits qu'ils possèdent.

– Les règles de sécurité sur les navires belges poseraient un problème de sécurité

Il ne me paraît pas prouvé aujourd'hui que les accidents seraient plus nombreux ou plus graves sur des navires belges que français.

Il n'est pas prouvé que l'armement de sécurité français soit plus adapté à la navigation.

Bien évidemment, il est toujours possible de voir comment améliorer les choses, et des groupes de travail travaillent aujourd'hui en Belgique, afin d'examiner comment améliorer la sécurité.

A ma connaissance, en Belgique, on n'examine pas comment interdire ou empêcher les Belges de prendre un autre pavillon, car ce serait illégal.

Comment cette proposition de loi va t elle s'accorder avec la libre circulation des biens et des personnes en Europe

On pourrait en effet se poser la question car tout citoyen européen peut ainsi s'installer, travailler, ou voyager dans tout pays de l'Union Européenne, sans restriction.

De la même manière, tout Etat européen doit traiter de façon égalitaire ses propres ressortissants et tous les ressortissants de l'Union.

Source :

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