

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Adopté

AMENDEMENT

N ° CD2660

présenté par

M. Pahun, Mme Luquet, M. Duvergé, Mme Lasserre et Mme Gallerneau

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 37, insérer l'article suivant:

La section V du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi rédigée :

« Section V :

« Signalisation maritime

« Sous-section 1 : Dispositions générales

« Art. L. 5242-21. – La signalisation maritime consiste, en fonction du volume et de la nature de trafic ainsi que du degré de risques, à identifier les routes de navigation maritime et à marquer les dangers.

« La signalisation maritime se compose d'aides à la navigation visuelles, sonores ou radioélectriques conformes aux conventions internationales et tenant compte des recommandations internationales en vigueur.

« Art. L. 5242-22. – L'État prescrit les mesures de signalisation maritime, en particulier d'établissement, de modification ou de suppression de tous dispositifs d'aides à la navigation, y compris celles rendues nécessaires par une activité ou celles établies à la demande d'un opérateur économique.

« L'État est responsable de la police de la signalisation maritime, y compris la suppression ou la modification de dispositifs de nature à créer une confusion avec les aides à la navigation maritime, ou un risque pour la navigation.

« Toute personne privée implantant une activité en mer nécessitant des mesures de signalisation maritime assume la charge de l'acquisition, de l'exploitation, de l'entretien ainsi que du retrait de cette signalisation.

« Est autorisée la perception par l'État de rémunérations, auprès d'autres personnes ayant un intérêt particulier à la signalisation maritime au regard de leurs activités, pour les services de signalisation qu'il leur rend.

« Art. L. 5242-23. – Les modalités d'application de la présente section sont fixées par voie réglementaire.

« Art. L. 5242-24. – Le fait d'installer un dispositif d'aide à la navigation sans avoir obtenu l'autorisation préalable des services de l'État compétents selon les modalités prévues par voie réglementaire, ou en méconnaissance des prescriptions de sécurité imposées par le référentiel technique prévu par arrêté du ministre chargé de la mer, est puni d'une amende de 3750 euros.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

« Sous-section 2 :

« Dommages

« Art. L. 5242-25. – Sans préjudice des sanctions pénales encourues, tout dommage causé à une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation située en dehors des limites administratives d'un port et jusqu'à la limite des eaux sous juridiction française constitue une contravention de grande voirie, réprimée par une amende d'un montant de 3 750 €.

« Art. L. 5242-26. – Le fait de ne pas déclarer la destruction, le déplacement ou la dégradation d'une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation située en dehors des limites administratives d'un port et jusqu'à la limite des eaux sous juridiction française est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

« Art. L. 5242-27. – Sans préjudice de l'obligation de réparation du dommage causé, le fait de détruire, déplacer, abattre ou dégrader une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation située en dehors des limites administratives d'un port et jusqu'à la limite des eaux sous juridiction française, ou de porter atteinte au bon fonctionnement d'une telle installation, est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à consolider le fondement juridique de la signalisation maritime. Celle-ci a pour objet d'assurer la sécurité de la navigation sur l'ensemble du domaine maritime sous souveraineté. Elle est établie par les conventions internationales comme une responsabilité de l'État côtier. Toutefois, en droit interne, les différentes accroches ayant été abrogées au cours du temps, cette mission de service publique n'est évoquée que de manière indirecte à propos des eaux situées dans les ports (article L5331-4 du code des transports) ou du statut des ouvrages (article L2111-6 du code de la propriété des personnes publiques).

Ce fondement législatif doit en particulier préciser les prérogatives de l'État en matière de production réglementaire, de spécification, de réalisation et de maintenance du balisage physique et

virtuel, ainsi que de la répartition des responsabilités entre l'État et les opérateurs économiques qui ont un intérêt à la mise en place de mesures de signalisation maritime.

Sur ce dernier point, il s'agit de distinguer les opérateurs privés, pour lesquels la responsabilité de la mise en œuvre du balisage serait systématique, des ports relevant de l'État ou des collectivités territoriales, pour lesquels une contribution, selon les objectifs et le niveau de service envisagé, serait possible.

Le dispositif prévoit par ailleurs des sanctions en cas de non-conformité aux obligations et prescriptions relatives à la signalisation maritime, avec une amende à hauteur de 3750 euros qui est équivalente à l'amende réprimant la contravention de grande voirie du dommage causé à une installation de signalisation maritime prévue par l'article L5242-21 du code des transports.