

N° 2124

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 1er février 2000.

## PROJET DE LOI

ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

*portant diverses dispositions d'adaptation  
au droit communautaire dans le domaine des transports.*

TRANSMIS PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

A

M. LE PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

(Renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

*Le Sénat a adopté, en première lecture, le projet de loi dont la teneur suit :*

Voir les numéros :

*Sénat* : **484** (1998-1999), **190** et T.A. **65** (1999-2000).

**Transports.**

## TITRE Ier

# TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES

## CHAPITRE Ier

### Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires

#### Article 1er

L'article 80 du code de commerce est ainsi rédigé :

“ *Art. 80.* – La conduite en douane des navires est effectuée par l'armateur ou son représentant. ”

#### Article 2

Les titulaires d'office de courtiers interprètes et conducteurs de navires sont indemnisés du fait de la perte du droit qui leur a été reconnu à l'article 91 de la loi du 28 avril 1816 sur les finances de présenter un successeur à l'agrément du ministre chargé de la marine marchande et de la suppression du monopole qui leur était conféré dans ce domaine jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi.

Lorsqu'ils exercent les activités mentionnées à l'article 80 du code de commerce, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conservent leur qualité de commerçant.

#### Article 3

Les demandes d'indemnisation sont portées devant une commission nationale présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprenant, en nombre égal, d'une part, des représentants des courtiers interprètes et conducteurs de navires et, d'autre part, des personnes qualifiées désignées par le garde des Sceaux, ministre de la justice. Des suppléants sont désignés en nombre égal et dans les mêmes formes. Les modalités de constitution et de fonctionnement de la commission sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

La commission évalue le montant de l'indemnisation conformément aux règles prévues à l'article 4 avec le concours éventuel des experts de son choix. Elle peut exiger du demandeur toute information nécessaire à son appréciation. En raison de leur mission, les membres de la commission et les experts sont soumis aux obligations prévues à l'article 226-13 du code pénal. Les décisions de la commission peuvent faire l'objet d'un recours devant la cour d'appel de Paris.

## **Article 4**

I. – La valeur des offices, limitée aux activités faisant l’objet du privilège supprimé par la présente loi, est calculée :

– en prenant pour base la somme de la recette nette moyenne au cours des exercices 1992 à 1996 et de trois fois le solde moyen d’exploitation de l’office au cours des mêmes exercices ;

– en affectant cette somme d’un coefficient de 0,5 pour lesdits offices ;

– en multipliant le total ainsi obtenu par le rapport du chiffre d’affaires moyen des exercices 1992 à 1996 de l’office correspondant aux activités faisant l’objet du privilège sur le chiffre d’affaires global moyen des exercices 1992 à 1996 de l’office.

La recette nette est égale à la recette encaissée par l’office, retenue pour le calcul de l’imposition des bénéfiques, diminuée des débours payés pour le compte des clients et des honoraires rétrocedés.

Le solde d’exploitation est égal à la recette nette augmentée des frais financiers et des pertes diverses et diminuée du montant des produits financiers, des gains divers et de l’ensemble des dépenses nécessitées pour l’exercice de la profession, telles que retenues pour le calcul de l’imposition des bénéfiques en application des articles 36 à 39 du code général des impôts.

Les données utilisées sont celles qui figurent sur la déclaration fiscale annuelle et dans la comptabilité de l’office.

II. – Le montant de l’indemnité afférente à la perte du droit de présentation est fixé à 65 % de la valeur déterminée au I.

III. – Cette indemnité est versée aux courtiers interprètes et conducteurs de navires sous la forme d’un seul versement dans les six mois suivant le dépôt de la demande.

## **Article 4 bis (nouveau)**

Dans un délai de quatre mois après l’expiration du délai prévu à l’article 5 *ter*, un expert indépendant et désigné par la commission nationale évalue, dans un rapport, la situation économique de la profession de courtier maritime et réévalue, si cela s’avère nécessaire, le mode de calcul et le montant de l’indemnité qui sont prévus pour cette profession dans la présente loi.

## **Article 5**

Les conditions dans lesquelles les courtiers interprètes et conducteurs de navires peuvent, sur leur demande, accéder aux professions de greffier de tribunal de commerce, d'huissier de justice, de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, de commissionnaire de transport ou de commissaire-priseur, notamment en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes et de formation professionnelle, sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Leur demande doit être présentée au plus tard dans les trois ans suivant la date de publication du décret susmentionné.

### **Article 5 bis (nouveau)**

I. – Les indemnités versées aux courtiers interprètes et conducteurs de navires en application de la présente loi sont soumises à l'impôt au taux prévu au I de l'article 39 *quindecies* du code général des impôts, sous réserve des dispositions des II et III ci-dessous.

II. – L'impôt n'est dû que pour la part de l'indemnité non affectée au remboursement de la dette contractée pour l'acquisition de l'office.

III. – En cas d'affectation de la totalité de l'indemnité à la souscription de parts ou d'actions d'une société dans laquelle le courtier interprète et conducteur de navires exerce son activité principale, l'imposition due en application du I fait l'objet d'un report jusqu'à la date de la cession des titres acquis au moyen de l'indemnité.

IV. – Les pertes de recettes résultant des II et III sont compensées par un relèvement, à due concurrence, des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

### **Article 5 ter (nouveau)**

Pendant un délai de trois ans suivant la promulgation de la présente loi, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conserveront le privilège institué par l'article 80 du code de commerce dans sa rédaction antérieure à la présente loi, en étant cependant libérés des contraintes prévues par l'article 85 du même code.

## **Article 6**

Sont supprimés :

– à l'article 77 du code de commerce, les mots : “ Des courtiers interprètes et conducteurs de navires ” ;

– à l'article 81 du même code, les mots : “ et de courtier interprète et conducteur de navires ” ;

– à l'article 82 du même code, les mots : “ ou de courtiers conducteurs de navires, désignés aux articles 78 et 80 ” ;

– à l’article 84 du même code, les mots : “ et les courtiers interprètes conducteurs de navires ”.

A l’article 81 du même code, après les mots : “ d’agent de change ”, la virgule est remplacée par le mot : “ et ”.

Les dispositions de l’article 85 du code de commerce, de l’ordonnance de la marine d’août 1681, des lettres patentes du 10 juillet 1776, de la loi du 28 Ventôse an IX (19 mars 1801) relative à l’établissement de Bourses de commerce, de la loi du 28 avril 1816 sur les finances, de l’ordonnance du 3 juillet 1816 réglant le mode de transmission des fonctions d’agent de change et de courtier de commerce en cas de démission ou de décès, de l’ordonnance du 14 novembre 1835 relative aux droits de courtage maritime, de la loi du 25 juin 1841 portant fixation d’un budget de l’exercice de 1842, de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, de la loi n° 51-1082 du 10 septembre 1951 supprimant le cautionnement des courtiers maritimes et de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l’habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution sont abrogées en tant qu’elles concernent les courtiers interprètes et conducteurs de navires.

## CHAPITRE II

### Dispositions relatives à la francisation des navires

#### Article 7

I. – L’article 219 du code des douanes est ainsi rédigé :

“ *Art. 219.* – I. – Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :

“ 1° Avoir été construit dans le territoire d’un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d’importation exigibles à moins qu’il n’ait été déclaré de bonne prise faite sur l’ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

“ 2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen qui, s’ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l’état du navire ;

“ B. – Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d’un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d’un autre Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français.

“ Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n’appartenant pas à la Communauté européenne ou n’étant pas partie à l’accord sur l’Espace économique européen lorsque, en application d’une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français ;

“ C. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

“ D. – Soit être destiné à appartenir après levée de l’option ouverte pour l’acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

“ a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ;

“ b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

“ c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.

“ 3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d’un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

“ A. – Lorsque, dans l’une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s’étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d’autres personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ;

“ B. – Lorsqu’un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B, qui en assure le contrôle, l’armement, l’exploitation et le cas échéant la gestion nautique, et si la loi de l’Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l’abandon du pavillon étranger.

“ II. – Lorsqu’il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu’à la condition que, pendant la durée de son affrètement, son exploitation et son utilisation soient dirigées et contrôlées à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français. ”

II. – Après l’article 219 du code des douanes, il est inséré un article 219 *bis* ainsi rédigé :

“ *Art. 219 bis. – I. –* Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :

“ 1° Avoir été construit dans le territoire d’un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d’importation exigibles, à moins qu’il n’ait été déclaré de bonne prise faite sur l’ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

“ 2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne qui, s’ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l’état du navire ;

“ B. – Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d’un autre Etat membre de la Communauté européenne sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français ;

“ Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n’appartenant pas à la Communauté européenne lorsque, en application d’une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français ;

“ C. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

“ D. – Soit être destiné à appartenir après levée de l’option ouverte pour l’acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

“ a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;

“ b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

“ c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.

“ 3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d’un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

“ A. – Lorsque, dans l’une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions, ne s’étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;

“ B. – Lorsqu’un navire a été affrété coque nue, en vue d’être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B et si la loi de l’Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l’abandon du pavillon étranger.

“ II. – Lorsqu’il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu’à la condition qu’il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français.

“ III. – Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.

“ Le mandataire social de l’armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. ”

### **Article 8**

Les articles 3 et 3-1 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer sont remplacés par un article 3 ainsi rédigé :

“ *Art. 3.* – Les règles de francisation des navires sont fixées par les articles 219 et 219 *bis* du code des douanes, ci-après reproduits :

“ *Art. 219.* – I. – Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :

“1° Avoir été construit dans le territoire d’un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d’importation exigibles à moins qu’il n’ait été déclaré de bonne prise faite sur l’ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.

“ 2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen qui, s’ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l’état du navire ;

“ B. – Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d’un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d’un autre Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français.

“ Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n’appartenant pas à la Communauté européenne ou n’étant pas partie à l’accord sur l’Espace économique européen lorsque, en application d’une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français ;

“ C. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

“ D. – Soit être destiné à appartenir après levée de l’option ouverte pour l’acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

“ a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ;

“ b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

“ c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.

“ 3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d’un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

“ A. – Lorsque, dans l’une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s’étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d’autres personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ;

“ B. – Lorsqu’un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B, qui en assure le contrôle, l’armement, l’exploitation et le cas échéant la gestion nautique, et si la loi de l’Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l’abandon du pavillon étranger.

“ II. – Lorsqu’il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu’à la condition que, pendant la durée de son affrètement, son exploitation et son utilisation soient dirigées et contrôlées à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français.

“ *Art. 219 bis.* – I. – Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :

“ 1° Avoir été construit dans le territoire d’un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d’importation exigibles, à moins qu’il n’ait été déclaré de bonne prise faite sur l’ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

“ 2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne qui, s’ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l’état du navire ;

“ B. – Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d’un autre Etat membre de la Communauté européenne sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français ;

“ Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n’appartenant pas à la Communauté européenne lorsque, en application d’une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français ;

“ C. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

“ D. – Soit être destiné à appartenir après levée de l’option ouverte pour l’acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail ;

“ a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;

“ b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

“ c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.

“ 3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d’un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

“ A. – Lorsque, dans l’une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions, ne s’étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;

“ B. – Lorsqu’un navire a été affrété coque nue, en vue d’être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B et si la loi de l’Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l’abandon du pavillon étranger.

“ II. – Lorsqu’il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu’à la condition qu’il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français.

“ III. – Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.

“ Le mandataire social de l’armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. ”

### CHAPITRE III

#### **Dispositions diverses**

#### **Article 9**

I. – L’intitulé du chapitre II du titre IX du code des douanes est ainsi rédigé : “ Dispositions particulières ”.

II. – Les articles 257 à 259 du code des douanes sont ainsi rédigés :

“ *Art. 257.* – Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un autre Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat.

“ Toutefois, l’autorité administrative peut, dans des conditions fixées par décret, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions à assurer un transport déterminé.

“ *Art. 258.* – 1° Sont également réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un autre Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, les transports effectués :

“ *a)* Entre les ports d’un même département français d’outre-mer ;

“ *b)* Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

“ 2° L’autorité administrative peut réserver, dans des conditions fixées par décret, aux navires mentionnés au 1° les transports de certaines marchandises effectuées :

“ *a)* Entre les ports des départements français d’outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;

“ b) Entre les ports de la Réunion et des autres départements français d’outre-mer.

“ 3° Toutefois, par dérogation aux dispositions prévues aux 1° et 2°, les services des affaires maritimes locaux concernés peuvent autoriser un navire ne satisfaisant pas aux conditions du 1° à assurer un transport déterminé.

“ *Art. 259.* – En cas d’événements exceptionnels ayant pour effet d’interrompre temporairement les relations maritimes réservées aux navires exploités par des armateurs ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, le Gouvernement peut suspendre par décret pris en Conseil d’Etat et en conseil des ministres, et pendant tout le temps que dure cette interruption, l’application de l’article 257 et autoriser ainsi les navires battant pavillon d’un Etat autre que ceux précités à effectuer des transports entre les ports de la France métropolitaine.

“ Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent. ”

### **Article 10**

Le premier alinéa de l’article 7 de la loi du 18 août 1936 tendant à l’organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon, modifié par l’article 4 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, est complété par une phrase ainsi rédigée :

“ Ces navires peuvent appartenir en propriété à des ressortissants de l’Espace économique européen ou être exploités commercialement par ces mêmes ressortissants. ”

### **Article 10 bis (nouveau)**

Le décret-loi du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français est abrogé.

### **Article 11**

La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l’habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution est ainsi modifiée :

1° A l’antépénultième alinéa de l’article 3, les mots : “ les représentants de l’exploitant du réseau de radiocommunications maritimes ” sont remplacés par les mots : “ les représentants de l’Agence nationale des fréquences ” ;

2° Le premier alinéa de l’article 4 est ainsi rédigé :

“ Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi, aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l’habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires et à ceux relatifs aux marques européennes de conformité des bateaux de plaisance et des équipements de sécurité et de prévention de la pollution devant être embarqués sur les navires sont recherchées et constatées par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime. ” ;

3° Le premier alinéa de l’article 8 est ainsi rédigé :

“ Est punie d’une amende de 100 000 F et d’un emprisonnement d’un an ou de l’une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n’ayant pas obtenu l’approbation, la marque européenne de conformité ou l’autorisation d’usage exigée. ”

## TITRE II

### PERSONNEL NAVIGANT DE L’AÉRONAUTIQUE CIVILE

#### Article 12

L’article L. 410-1 du code de l’aviation civile est ainsi rédigé :

“ *Art. L. 410-1.* – Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d’un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par arrêté.

“ Les titres aéronautiques désignés sous l’appellation de brevets, licences ou certificats attestent l’acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d’appareil, à un équipement ou aux conditions de vol et de l’aptitude médicale requise correspondante.

“ Les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrés par l’autorité administrative après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le renouvellement de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises.

“ Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par arrêté. ”

### Article 13

Après l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile, il est inséré les articles L. 410-2 à L. 410-6 ainsi rédigés :

“ *Art. L. 410-2.* – Les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs délivrent, pour le personnel navigant, après examen, les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant aux titres aéronautiques.

“ A cet effet, ils doivent être agréés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

“ Le conseil médical de l'aéronautique civile, s'il est saisi d'un recours par le ministre chargé de l'aviation civile, l'intéressé ou l'employeur, à la suite des décisions prises par les centres de médecine aéronautique et les médecins examinateurs, décide de l'aptitude du personnel navigant.

“ *Art. L. 410-3.* – Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel et, sur leur demande, des autres titres aéronautiques ainsi que les organismes ou, le cas échéant, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications doivent être agréés par l'autorité administrative. Les conditions d'agrément sont fixées par arrêté. Elles portent sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

“ Les organismes de formation aux licences non professionnelles peuvent ne pas être agréés et doivent déclarer leur activité à l'autorité administrative dans des conditions fixées par arrêté.

“ Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués selon des conditions techniques définies par arrêté. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

“ *Art. L. 410-4.* – Les examinateurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications peuvent être en outre habilités par l'autorité administrative à procéder eux-mêmes au renouvellement des qualifications. Les conditions d'habilitation sont fixées par arrêté. Elles portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

“ *Art. L. 410-5.* – L'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4 peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

“ *Art. L. 410-6 (nouveau).* – Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d’aptitude et les contrôles de compétence ainsi que les homologations d’entraîneurs synthétiques de vol, obtenus ou effectués dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen dans des conditions équivalentes à celles établies par le présent livre et les dispositions prises pour son application sont reconnus valables au même titre que les certificats médicaux, les formations, les épreuves et contrôles de compétence et les homologations d’entraîneurs synthétiques de vol prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4, dans des conditions fixées par arrêté.

“ En cas de doute sur l’équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par arrêté. ”

#### **Article 14**

Les articles L. 421-6 et L. 421-7 du code de l’aviation civile sont abrogés.

### TITRE III

#### **SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES**

#### **Article 15**

I. – L’article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d’orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° La seconde phrase du dixième alinéa est supprimée ;

2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

“ La définition des services occasionnels publics et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixées par décret en Conseil d’Etat. ”

II. – Le second alinéa de l’article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :

“ Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France, ainsi que les dispositions de son article 29 relatives aux services privés et aux services occasionnels publics. ”

## TITRE IV

### AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE

#### Article 16

L'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par des articles 189 à 189-9 ainsi rédigés :

“ *Art. 189.* – Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés.

“ *Art. 189-1.* – Les chargeurs et les transporteurs ont le libre choix entre trois types de contrats : des contrats à temps, des contrats au tonnage, des contrats de voyages simple ou multiples.

“ *Art. 189-2.* – Le contrat à temps est celui par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée.

“ *Art. 189-3.* – Le contrat au tonnage est celui par lequel le transporteur s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

“ *Art. 189-4.* – Le contrat de voyage simple est celui par lequel le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.

“ *Art. 189-5.* – Le transporteur peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur public de marchandises par voie navigable.

“ Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises.

“ *Art. 189-6.* – Tout contrat de transport public de marchandises par voie navigable doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

“ *Art. 189-7.* – Tout contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi de l'équipage et dans l'exécution des opérations de transport.

“ *Art. 189-8.* – Des contrats types sont établis par décret après avis des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.

“ A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l’article 189-6 et à l’article 189-7, les clauses des contrats types s’appliquent de plein droit.

“ *Art. 189-9.* – Toute entreprise, établie en France et utilisant des bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises, doit faire inscrire dans un fichier tenu par “Voies navigables de France”, selon des modalités fixées par décret, lesdits bateaux porteurs ou non porteurs lui appartenant ou exploités par elle. ”

## **Article 17**

L’article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigé :

“ *Art. 209.* – Est puni d’une amende de 100 000 F le fait pour tout prestataire de transport public de marchandises par voie navigable, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage, d’offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d’entretien, les amortissements ou les loyers des bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d’entreprise.

“ Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l’article 121-2 du code pénal, de l’infraction prévue au présent article.

“ La peine encourue par les personnes morales est l’amende suivant les modalités prévues à l’article 131-38 du code pénal.

“ Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéas), 46, 47, 51 et 52 de l’ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu’à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l’intéressé.

“ Le transporteur public de marchandises par voie navigable, l’auxiliaire de transport ou le loueur de bateaux de marchandises avec équipage évincé en raison d’un prix trop bas, la Chambre nationale de la batellerie artisanale, les organisations professionnelles de transporteurs par voie navigable, d’auxiliaires de transport et de loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.

“ L’action est prescrite dans un délai d’un an à compter de la date de fin d’exécution du contrat. ”

## **Article 18**

L'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :

“ *Art. 41.* – “Voies navigables de France” contribue à la promotion du transport fluvial et assure une mission générale d'observation, d'information et de statistique. Il est consulté par le ministre chargé des transports et peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation des transports par voie navigable. Il participe à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport par voie navigable. ”

## **Article 19**

I. – L'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigé :

“ *Art. 212.* – “Voies navigables de France” est chargé de la gestion du fonds de la navigation intérieure prévu au 1 de l'article 3 du règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil, du 29 mars 1999, relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable.

“ “Voies navigables de France” établit et recouvre, sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, la contribution spéciale au fonds de la navigation intérieure prévue à l'article 4 du règlement du 29 mars 1999 susvisé. ”

II. – L'article 57 de la loi de finances rectificative pour 1989 (n° 89-936 du 29 décembre 1989) est abrogé.

## **Article 20**

La loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables est abrogée.

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 1er février 2000.*

*Le Président,*

*Signé : Christian PONCELET.*