



N° 2392

# ASSEMBLEE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 mai 2000.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES <sup>(1)</sup>

I. SUR LE PROJET DE LOI, ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports* ;

II. ET SUR LES PROPOSITIONS DE LOI :

1° DE M. GUY LENGAGNE (n° 1556) *tendant à autoriser les courtiers interprètes et conducteurs de navires à faire des opérations de commerce* ;

2° DE M. DANIEL PAUL ET LES MEMBRES DU GROUPE COMMUNISTE ET APPARENTÉS (n° 1635) *tendant à préciser les activités commerciales des courtiers, interprètes et conducteurs de navires* ;

3° DE M. ANDRÉ CAPET ET LES MEMBRES DU GROUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (n° 2058) *tendant à autoriser les courtiers interprètes et conducteurs de navires à faire des opérations de commerce,*

PAR MME ODILE SAUGUES

Députée.

---

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

Voir les numéros :

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

*Assemblée nationale* : **2124**

**Transports.**

*La commission de la production et des échanges est composée de :* M. André Lajoinie, *président* ; MM. Jean-Paul Charié, Jean-Pierre Defontaine, Pierre Ducout, Jean Proriol, *vice-présidents* ; MM. Léonce Deprez, Christian Jacob, Daniel Paul, Patrick Rimbart, *secrétaires* ; MM. Jean-Pierre Abelin, Yvon Abiven, Jean-Claude Abrioux, Stéphane Alaize, Damien Alary, André Angot, François Asensi, Jean-Marie Aubron, Pierre Aubry, Jean Auclair, Jean-Pierre Balduyck, Jacques Bascou, Mme Sylvia Bassot, MM. Christian Bataille, Jean Besson, Gilbert Biessy, Claude Billard, Claude Birraux, Jean-Claude Bois, Daniel Boisserie, Maxime Bono, Franck Borotra, Christian Bourquin, Mme Danièle Bousquet, MM. François Brottes, Vincent Burrioni, Alain Cacheux, Dominique Caillaud, André Capet, Patrick Carvalho, Jean-Paul Chanteguet, Jean Charroppin, Jean-Claude Chazal, Daniel Chevallier, Pierre Cohen, Alain Cousin, Yves Coussain, Jean-Michel Couve, Jean-Claude Daniel, Marc-Philippe Daubresse, Philippe Decaudin, Mme Monique Denise, MM. Jacques Desallangre, Eric Doligé, François Dosé, Jean-Pierre Dufau, Marc Dumoulin, Dominique Dupilet, Philippe Duron, Jean-Claude Etienne, Michel Etiévant, Alain Fabre-Pujol, Albert Facon, Alain Ferry, Jean-Jacques Filleul, Jacques Fleury, Nicolas Forissier, Roland Francisci, Pierre Frogier, Claude Gaillard, Robert Galley, Claude Gatignol, André Godin, Alain Gouriou, Michel Grégoire, Gérard Grignon, Hubert Grimault, Lucien Guichon, Gérard Hamel, Patrick Herr, Claude Hoarau, Robert Honde, Claude Jacquot, Mme Janine Jambu, MM. Aimé Kergueris, Jean Launay, Thierry Lazaro, Jean-Yves Le Déaut, Patrick Lemasle, Jean-Claude Lemoine, Jacques Le Nay, Jean-Claude Lenoir, Arnaud Lepercq, René Leroux, Jean-Claude Leroy, Roger Lestas, Félix Leyzour, Michel Liebgott, Lionnel Luca, Guy Malandain, Jean-Michel Marchand, Daniel Marcovitch, Didier Marie, Alfred Marie-Jeanne, Alain Marleix, Daniel Marsin, Philippe Martin, Jacques Masdeu-Arus, Marius Masse, Roland Metzinger, Pierre Micaux, Yvon Montané, Gabriel Montcharmout, Jean-Marie Morisset, Bernard Nayral, Jean-Marc Nudant, Jean-Paul Nunzi, Patrick Ollier, Joseph Parrenin, Paul Patriarche, François Patriat, Germinal Peiro, Jacques Pélissard, Mmes Marie-Françoise Pérol-Dumont, Annette Peulvast-Bergeal, MM. Serge Poignant, Bernard Pons, Jacques Rebillard, Jean-Luc Reitzer, Gérard Revol, Mme Marie-Line Reynaud, M. Jean Rigaud, Mme Michèle Rivasi, MM. Jean Roatta, André Santini, Joël Sarlot, Mme Odile Saugues, MM. François Sauvadet, Jean-Claude Thomas, Léon Vachet, Daniel Vachez, François Vannson, Michel Vaxès, Michel Vergnier, Gérard Voisin, Roland Vuillaume.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	13
<b>TITRE I<sup>ER</sup> - TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES</b> .....	13
<b>CHAPITRE 1<sup>ER</sup> : DISPOSITIONS RELATIVES AUX COURTIERS     INTERPRÈTES ET CONDUCTEURS DE NAVIRES</b> .....	13
<i>Article 1<sup>er</sup></i> : Suppression du monopole des courtiers maritimes .....	14
<i>Article 2</i> : Fondement juridique de l'indemnisation des titulaires d'offices de courtier maritime .....	16
<i>Article 3</i> : Procédure d'indemnisation .....	18
<i>Article 4</i> : Calcul de l'indemnisation .....	19
<i>Article 4 bis (nouveau)</i> : Rapport d'évaluation de la situation de la profession et réévaluation des indemnités .....	22
<i>Article 5</i> : Reconversion professionnelle des courtiers maritimes .....	22
<i>Article 5 bis (nouveau)</i> : Fiscalité applicable aux indemnités .....	23
<i>Article 5 ter (nouveau)</i> : Prorogation de trois ans du privilège détenu par les courtiers maritimes .....	25
<i>Article 6</i> : Abrogations .....	26
<b>CHAPITRE II : DISPOSITIONS RELATIVES À LA FRANCISATION DES     NAVIRES</b> .....	27
<i>Article 7</i> (articles 219 et 219 bis [nouveau] du code des douanes) : Francisation des navires .....	27
<i>Article 8</i> (article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967) : Coordination .....	29
<b>CHAPITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES</b> .....	29
<i>Article additionnel avant l'article 9</i> : Mise en œuvre annuelle des exercices Polmar .....	30
<i>Article 9</i> : Cabotage maritime .....	30
<i>Article 10</i> : Importation de charbon par voie maritime .....	31
<i>Article 10 bis (nouveau)</i> : Abrogation .....	32
<i>Article 11</i> : Contrôle à bord des navires .....	33
<i>Article additionnel après l'article 11</i> : Contrôle des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires .....	34
<i>Article additionnel après l'article 11</i> : Rapport sur l'évolution des moyens donés au contrôle maritime .....	34
<i>Après l'article 11</i> .....	34

<b>TITRE II - PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE</b> .....	34
<i>Article 12</i> (article L. 410-1 du code de l'aviation civile) : Titres aéronautiques et qualifications des personnels navigants .....	36
<i>Article 13</i> (articles L. 410-2 à L. 410-6 [nouveaux] du code de l'aviation civile) : Agrément des organismes de formation et expertise des personnels navigants .....	38
<i>Article 14</i> : Abrogations .....	40
<i>Article additionnel après l'article 14</i> (article L. 324-1 [nouveau] du code de l'aviation civile) : Prix abusivement bas en matière de transport aérien.....	41
<b>TITRE III - SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES</b> .....	41
<i>Article 15</i> : Suppression de la procédure d'autorisation des services occasionnels et harmonisation du régime des services réguliers spécialisés en France .....	41
<b>TITRE IV - AFFRETEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b> .....	43
<i>Article 16</i> : Régime du contrat de transport .....	43
<i>Article 17</i> (article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure) : Sanction des prix abusivement bas .....	46
<i>Article 18</i> (article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982) : Missions de Voies navigables de France .....	48
<i>Article 19</i> (article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure) : Suppression du fonds d'assainissement et mise en place du fonds de la navigation intérieure.....	49
<i>Article 20</i> : Abrogation .....	50
<i>Article additionnel après l'article 20</i> : Contrôle des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse .....	50
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	53
<b>ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF</b> .....	113
<b>AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION</b> .....	119

MESDAMES, MESSIEURS,

Le retard pris par la France dans l'adaptation de son droit interne à plusieurs dispositions communautaires existant en matière de transport tant maritime, fluvial, routier qu'aérien a conduit le Gouvernement à innover en matière de discussion législative en déposant, le 4 août 1999, devant le Sénat, un projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

Si les dispositions soumises au Parlement présentent un caractère hétéroclite et technique, elles portent pour plusieurs d'entre elles sur des questions fondamentales pour l'économie des transports, comme la définition du pavillon maritime national, la sécurité en mer et la formation des personnels navigants de l'aéronautique civile. Le Gouvernement a en outre saisi l'occasion offerte par le présent projet de loi qui ouvre à la concurrence l'affrètement de marchandises par voie navigable, conformément à une directive du 19 novembre 1996, pour mettre en place une législation interdisant les prix abusivement bas, comme il en existe en matière de transport routier de marchandises (article 17).

Cette approche multimodale est en soi innovante. Elle conduira à adopter, en première lecture, plusieurs dispositions dont certaines sont majeures dans l'équilibre et le développement de l'économie des transports.

Cette discussion intervient quelques semaines avant la présidence française de l'Union européenne. Ceci est d'autant plus important que le Premier ministre, dans le débat que l'Assemblée nationale a tenu le 9 mai 2000, a rappelé que la France ferait de la sécurité maritime et de l'harmonisation sociale dans le transport routier de marchandises l'une de ses priorités. Mais pour proposer des avancées nouvelles, qui sont indispensables, encore faut-il être en conformité avec le droit européen. Tel est donc l'objet du présent projet de loi, qui tend à adapter notre droit interne à plusieurs directives et règlements européens.

Les mesures d'adaptation au droit communautaire contenues dans le projet de loi portent sur les matières suivantes :

**1. La suppression du monopole de place dont bénéficient les courtiers interprètes et conducteurs de navires** (articles 1<sup>er</sup> à 6 du projet de loi) : ce privilège, datant de 1657, est en effet devenu incompatible avec le droit de la concurrence communautaire et les règles du Marché unique. Cette interdiction est devenue d'application directe depuis l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 1994, du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire. L'article 5 du code des douanes communautaire a, en effet, prohibé toute double présentation en douanes des navires. La Commission européenne a interprété les dispositions de cet article 5 comme rendant nécessaire la suppression du privilège des courtiers maritimes.

La France aurait pu, aurait dû se préoccuper de cette transposition incontournable bien avant. Ces contraintes sont connues depuis 1992 et nous n'avons pas, sous les précédentes législatures, libéré les courtiers maritimes des contraintes de l'article 85 du code de commerce qui interdit à cette profession de procéder à des actes de commerce pour son compte propre. Une telle disposition aurait sans doute permis de faciliter l'adaptation de cette profession, la diversification de ses activités et l'anticipation de l'adaptation au droit communautaire. C'est pour cette raison qu'ont été rattachées au projet de loi les propositions de loi n° 1556, 1635 et 2058 de MM. Guy Lengagne, Daniel Paul et André Capet, qui témoignent de la préoccupation de toute la majorité plurielle dans sa diversité, face à la situation et au devenir de cette profession.

**2. La francisation des navires** (articles 7 et 8) : là encore le Gouvernement est conduit à demander la modification du code des douanes et de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer en raison des dispositions du traité instituant la Communauté européenne. Comme dans le cas précédent, on peut s'étonner que l'incompatibilité de notre droit avec le traité de Rome ait été prise en compte dans un projet de loi déposé seulement en 1999.

**3. Le cabotage maritime entre ports français** (article 9) : les articles 257, 258 et 259 du code des douanes, qui réservent un monopole au pavillon français, doivent être adaptés aux dispositions du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 afin d'étendre plus largement la prestation de service aux navires battant pavillon d'un Etat membre de la Communauté européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

**4. L'importation de charbon par voie maritime** (article 10) : 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, réservant ce transport dans une proportion au moins égale à 40 % aux navires ressortissant d'un Etat partie à l'accord sur

l'Espace économique européen, doit être précisé, à la demande de la Commission européenne, pour qu'il soit en pleine conformité avec le règlement (CEE) n° 4055/86 du 22 décembre 1986, afin qu'aussi bien les navires détenus en propriété par des ressortissants de l'Espace économique européen que ceux exploités commercialement par ces mêmes ressortissants aient accès au marché.

**5. Le contrôle à bord de la sécurité et des normes européennes des navires** (article 11) : si les directives 94/25/CE du 16 juin 1994 et 96/98/CE du 20 décembre 1996 ont été transposées par un décret et deux arrêtés, les dispositions des articles 3, 4 et 8 de la loi n° 83531 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 nécessitent d'être modifiées pour permettre les contrôles à bord prévus par les règlements de transposition.

**6. Les aptitudes et habilitations à la conduite d'un aéronef** (articles 12 à 14) : le code de l'aviation civile nécessite d'être adapté, d'une part, à des règles aéronautiques communes (*Joint Aviation Requirements*) mises au point, notamment pour la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite, par accord entre les membres d'une trentaine d'organismes spécialisés (*Joint Aviation Authorities*), associés de la Conférence européenne de l'aviation civile, ces règles ayant vocation à être incorporées en annexe au règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991, et d'autre part, à des dispositions de la directive 91/670/CEE du 16 décembre 1991 fixant le cadre communautaire de l'acceptation mutuelle des licences du personnel navigant, notamment au regard de leur aptitude physique (règles d'expertise médicale).

**7. Le transport routier non urbain de personnes** (dit de cabotage) sur le territoire national (article 15) : le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 impose de modifier les articles 29 et 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) afin de supprimer la procédure d'autorisation des services occasionnels exécutés en cabotage et de permettre la prestation en Ile-de-France de services réguliers spécialisés en cabotage par des transporteurs implantés hors Ile-de-France. Cette modification du droit français est l'occasion d'harmoniser le droit interne entre la région Ile-de-France et le reste du territoire national en matière de services privés de transport par route et de services occasionnels.

**8. L'affrètement de marchandises par voie navigable** (articles 16 et 18 à 20) : la directive 96/75/CE du 19 novembre 1996 a prévu, après une période transitoire que la France a utilisée en application de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994, loi qui avait anticipé sur plusieurs points l'ouverture complète à la concurrence, que l'affrètement et la formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable seraient libres dans la Communauté européenne. La période transitoire s'étant achevée le 1<sup>er</sup> janvier 2000, les dispositions de la loi du 12 juillet 1994 doivent

être entièrement revues ; le Gouvernement a choisi d'abroger cette loi et d'insérer dans le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure la nouvelle régulation de l'affrètement. En outre, la libéralisation de l'activité entraîne la disparition des bureaux d'affrètement prévus par l'article 41 de la LOTI et du pouvoir du ministre de réglementer la composition du parc de la batellerie comme l'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure le lui avait accordé.

**Lors de sa séance du 1<sup>er</sup> février 2000, le Sénat a apporté plusieurs modifications au projet de loi** ; 21 amendements ont été adoptés, dont deux sur la proposition du Gouvernement (article 10 *bis* et article 19) et onze après son avis favorable. Le Gouvernement s'est, en fait, uniquement opposé aux amendements portant sur les articles relatifs aux courtiers interprètes et conducteurs de navires, à l'exception de celui modifiant, à l'article 4, le délai de versement des fonds d'indemnisation ; les autres dispositions du projet de loi modifiées par le Sénat ont été acceptées par M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Au total, sur les 20 articles du projet de loi initial, 11 ont été adoptés sans modification par le Sénat (articles 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18 et 20) et 4 articles additionnels ont été introduits (articles 4 *bis*, 5 *bis*, 5 *ter* et 10 *bis*).

**Concernant les professions de courtier interprète et de conducteur de navires**, un amendement de M. Henri de Richemont a modifié la rédaction de l'ensemble de l'article 1<sup>er</sup> afin d'effacer du code des douanes tout rappel de l'ancien système du monopole et ne pas proclamer la liberté des activités visées, qui est devenue la règle dans la Communauté européenne. Le Sénat a, en outre, substantiellement modifié la procédure d'indemnisation de la perte du privilège de courtier maritime en appliquant à cette profession les mesures qu'il avait votées le 10 juin 1999 puis le 23 février 2000 en faveur des commissaires priseurs et que l'Assemblée nationale a repoussées le 22 décembre 1999 en première lecture et le 4 avril 2000 en deuxième lecture (indemnisation pour la suppression du monopole en plus de la perte du droit de présentation des successeurs ; mise en place d'une commission présidée par un magistrat et composée pour moitié de personnes qualifiées désignées par le ministre de la justice pour évaluer les montants d'indemnisation ; examen des recours par la Cour d'appel de Paris ; désignation d'une commission d'experts habilitée à réévaluer, si nécessaire, le mode de calcul et le montant de l'indemnité ; ajout des professions de commissionnaire de transport et de commissaire-priseur aux professions auxquelles ont accès, avec dispense de diplôme ou de formation, les courtiers interprètes et conducteurs de navires pour leur reconversion professionnelle ; régime fiscal des indemnités versées).

En outre, le Sénat a décidé de maintenir pendant encore trois ans après la promulgation de la loi du privilège que le projet de loi abolit tout en levant

l'interdiction faite à cette profession par l'article 85 du code de commerce d'effectuer des actes de commerce pour son compte propre. Le Gouvernement s'est opposé à ce délai de grâce, mais, concevant qu'il y avait certainement là une vraie question, il a proposé de son côté d'accorder un délai de six mois.

Les articles relatifs à la **francisation des navires**, au **cabotage maritime entre ports français**, à l'**importation de charbon par voie maritime** et au **contrôle à bord des navires** ont été adoptés sans modification par le Sénat.

L'article 11 modifiant la loi 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 important et soulève bien des interrogations. Le Sénat l'a adopté en l'état en se contentant de déclarations réservées sur l'opportunité de revoir les dispositions de cette loi après la catastrophe de l'Erika. Votre rapporteure souhaite que l'Assemblée nationale aille au-delà des intentions et se saisisse du présent projet de loi, et de cet article en particulier, pour prendre des initiatives concrètes.

Concernant l'**aptitude et les habilitations à la conduite d'un aéronef**, le Sénat a adopté plusieurs amendements rédactionnels et trois dispositions complémentaires permettant au ministre de saisir le conseil médical de l'aéronautique civile en cas de doute sur l'aptitude physique ou psychique du personnel navigant (article 13, article L.410-2 du code de l'aviation civile), aux organismes non agréés de formation d'exercer leur activité pour des licences non professionnelles (article 13, article L.410 -3) et au titulaire d'une licence délivrée dans un Etat membre de la Communauté européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen d'effectuer, en cas de doute sur l'équivalence de sa licence, des épreuves complémentaires de confirmation (article 13, article L. 410-6).

Les articles relatifs au **transport routier non urbain de personnes** et à l'**affrètement de marchandises par voie navigable** ont ensuite été adoptés sans modification par le Sénat. Le dispositif relatif à l'**interdiction des prix trop bas en matière de transport de marchandises** par voie navigable n'a fait l'objet que d'un amendement rédactionnel, et celui concernant la définition des **missions de Voies navigables de France** d'un amendement du Gouvernement remplaçant les fonds de déchirage et d'assainissement des transports fluviaux de marchandises créés en 1989 par un fonds de la navigation intérieure prévu par le règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 29 mars 1999.

\*

\* \*

**Votre commission vous propose** de rétablir le dispositif proposé par le Gouvernement pour l'indemnisation de la perte du droit de présentation d'un successeur par **les courtiers interprètes et conducteurs de navires**, en

supprimant les amendements votés par le Sénat qui s'inspiraient de ceux qu'il avait adoptés pour l'indemnisation des commissaires-priseurs dans le cadre du projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles par nature aux enchères publiques, l'Assemblée nationale les ayant supprimés lors de la lecture de ce projet de loi les 22 décembre 1999 et 4 avril 2000. De même, elle vous propose de supprimer les dispositions additionnelles tendant à permettre aux courtiers interprètes et conducteurs de navires d'avoir accès à la profession de commissaire-priseur sans diplôme ni expérience professionnelle et à mettre en place une commission d'experts habilitée à réévaluer l'indemnisation due aux courtiers interprètes et conducteurs de navires.

Concernant le maintien temporaire du monopole détenu par les courtiers maritimes, votre commission, prenant acte de l'accord du Gouvernement sur le principe d'un tel délai d'adaptation, vous propose de ramener de trois à deux ans la période votée par le Sénat. Le délai de six mois a été jugé notoirement insuffisant pour permettre aux courtiers maritimes de s'adapter, et un délai de trois ans serait jugé excessif par la Commission européenne.

Par ailleurs, une modification de l'article 5 s'avère indispensable pour adapter la rédaction de cet article au régime fiscal des courtiers maritimes.

Concernant le **régime du pavillon national**, outre quelques amendements de forme, votre commission a adopté un amendement de M. Daniel Paul imposant aux navires, pour être francisés, d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant leur totale sécurité et leur conformité aux règles de navigabilité en vigueur. Par un souci identique de sécurité, elle a également adopté un amendement du même auteur prévoyant que les **exercices Polmar** seront effectués chaque année et que leurs résultats seront portés à la connaissance notamment du Parlement et des collectivités locales concernées. Elle a en outre adopté un dispositif de lutte contre les dégazages imposant aux navires, avant de quitter un port maritime, de déposer leurs **déchets d'exploitation et résidus de cargaison** dans une installation adéquate, sauf s'ils disposent d'une capacité de stockage suffisante leur permettant d'attendre la prochaine escale. Enfin, elle a demandé au Gouvernement de remettre un rapport sur l'évolution des **moyens alloués au contrôle maritime** d'ici 2005.

Concernant le **transport aérien**, votre rapporteure a jugé intéressantes et sages plusieurs propositions présentées par le Syndicat national des personnels navigants qu'elle a entendu longuement. Tout en conservant les modifications apportées au texte par le Sénat, votre commission vous propose donc de rétablir dans le texte du code de l'aviation civile la référence explicite aux attributions du ministre chargé de l'aviation civile, de donner une base légale au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, de rétablir le caractère permanent des brevets délivrés aux personnels navigants de l'aéronautique civile – ce principe, qui correspond au droit en vigueur, étant indispensable pour

garantir à ces personnels, qui ne détiennent souvent aucun diplôme de l'enseignement supérieur, un titre ou une qualification professionnelle définitive – et de mettre en place, selon les mêmes modalités que celles prévues par le projet de loi en matière de transport de marchandises par voie navigable, un dispositif de sanction des prix abusivement bas pratiqués de plus en plus couramment dans le transport aérien.

Par ailleurs, votre commission vous propose d'adopter sans modification les articles relatifs au **transport non urbain de personnes**.

Concernant le **transport par voie navigable**, elle vous propose de maintenir les amendements adoptés par le Sénat en les complétant par deux mesures : la première visant à permettre aux autorités de la navigation fluviale de connaître la nature juridique exacte (transport pour compte propre ou transport pour compte d'autrui) des transports effectués sur les voies navigables afin d'exercer leurs contrôles ; la seconde pour étendre les attributions consultatives de Voies navigables de France à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et à l'amélioration des conditions de travail.

En dernier lieu, votre commission a adopté un amendement du Gouvernement visant à assurer le contrôle des éléments d'**interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen de train à grande vitesse**.

En conclusion, les dispositions soumises au Parlement au travers du présent projet de loi présentent un caractère hétéroclite et technique. Néanmoins, elles portent, pour plusieurs d'entre elles, sur des questions fondamentales pour l'économie des transports, comme la définition du pavillon maritime national, la sécurité en mer et la formation des personnels navigants de l'aéronautique civile. Avec ces simples exemples, nous voyons bien que les députés doivent porter une attention particulière à ce projet de loi et se donner les moyens, s'ils le jugent nécessaire, de l'amender sur plusieurs points, sans perdre de vue bien évidemment les contraintes européennes.

## EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné, le 16 mai 2000, le projet de loi, adopté en première lecture par le Sénat, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

### TITRE I<sup>ER</sup>

#### TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITES NAUTIQUES

#### CHAPITRE I<sup>ER</sup>

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

L'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> juin 1994, du code des douanes communautaire (règlement (CEE) n° 2193/92 du Conseil du 12 octobre 1992) a rendu très incertaine la conformité au droit communautaire du privilège des courtiers maritimes français qui soumet à leur médiation exclusive la conduite en douane des navires. La Commission européenne considère que l'article 5 du code des douanes communautaire, dans la mesure où il autorise toute personne à se faire représenter auprès des autorités douanières pour l'accomplissement des actes et formalités prévus par la réglementation douanière, rend caduc le monopole des courtiers interprètes et conducteurs de navires. Les représentants de cette profession contestent cette interprétation au motif que le code n'interdit que l'exigence d'un cumul d'une représentation directe (le représentant agissant au nom et pour le compte d'autrui) et d'une représentation indirecte (le représentant agissant en son nom propre et pour le compte d'autrui) en douane. Or ils estiment que la conduite en douane ne constitue pas une représentation en douane. La Cour de justice des Communautés européennes ne s'est pas prononcée sur cette question et a jusqu'à présent considéré comme licite le privilège des courtiers maritimes. Tout le monde s'accorde cependant sur la nécessité de mettre fin au monopole des courtiers maritimes.

Dès 1994, des travaux d'étude ont été confiés par le Gouvernement à Mme Simon-Rovetto qui a rendu deux rapports sur cette question. Ceux-ci demandent qu'une période transitoire de trois à cinq ans soit aménagée préalablement à la suppression du privilège pour permettre aux courtiers maritimes d'effectuer des actes de commerce en leur nom propre et d'assurer ainsi la pérennité de leur entreprise. En outre, une indemnisation de la suppression du monopole était demandée et un versement, étalé sur la période

transitoire, d'une somme globale de 90 millions de francs financée par une taxe parafiscale était proposé.

Aucune mesure de mise en œuvre de ces propositions n'a été prise par les gouvernements successifs, en particulier la levée de l'interdiction d'effectuer des actes de commerce pour compte propre prévue par l'article 85 du code de commerce. Aujourd'hui, le Gouvernement est contraint de prendre des mesures d'urgence conduisant à abolir sans période transitoire le monopole des courtiers maritimes et à leur verser une indemnité en une seule fois (une dotation de 50 millions de francs ayant été inscrite dans la loi de finances pour 2000).

### *Article 1<sup>er</sup>*

#### **Suppression du monopole des courtiers maritimes**

La rédaction de cet article résulte de l'adoption par le Sénat d'un amendement de M. Henri de Richemont.

L'article 80 du code de commerce définit les missions des courtiers interprètes et conducteurs de navires, couramment appelés « courtiers maritimes », et leur réserve le monopole de l'affrètement (louage des navires), de la constatation, en tant qu'intermédiaire officiel, du cours du fret ou nolis (qui fixait le prix de location des navires et du transport des marchandises et de la traduction), en cas de contestation devant les tribunaux, des déclarations, chartes-parties (contrats pour le louage du navire ou le mode de transport des marchandises), connaissements (récépissés des marchandises délivrés par le capitaine), contrats et tous actes de commerce et l'exclusivité du truchement entre les marins étrangers et le service des douanes en cas de contentieux commercial. Les termes de l'article 80 sont restés inchangés depuis l'établissement du code de commerce en 1807.

Le projet de loi initial modifiait l'article 80 du code de commerce afin de poser le principe de liberté du courtage d'affrètement, de constatation du cours du fret ou du nolis, d'accomplissement des formalités liées à la conduite en douane, de la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et des actes de commerce en général par l'armateur ou son représentant. Le Sénat a estimé, contrairement à l'avis du Gouvernement, que les termes de l'article 80 du code de commerce proposés par le Gouvernement se référaient « à un état de choses très largement dépassé » dans la mesure où ils reprenaient, en les synthétisant, les dispositions des articles 1<sup>er</sup> à 3 du titre VII du livre I<sup>er</sup> de l'ordonnance Colbert de la marine d'août 1681 devenue obsolète par la suppression du privilège des courtiers interprètes et conducteurs de navires et proclamaient l'ouverture à la concurrence d'activités libéralisées depuis longtemps. L'auteur de l'amendement a toutefois fait valoir, à juste titre, que, dans les faits, le courtage d'affrètement et la traduction des chartes-parties

étaient aujourd'hui des activités exercées librement et que la fixation des cours du fret n'était plus pratiquée. Le Sénat a donc décidé de réduire les termes de l'article 80 du code de commerce à « *la conduite en douane des navires est effectuée par l'armateur ou son représentant* ».

Votre rapporteure a proposé à la commission de rétablir la rédaction initiale du projet de loi afin d'avoir une position claire sur la mesure d'ouverture à la concurrence. Il faut, en effet, indiquer que la Commission européenne a adressé à la France un avis motivé sur l'absence d'application du principe de liberté du courtage maritime prévu par le code des douanes communautaire (règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992). Ce dernier est entré en vigueur dans les Etats membres de la Communauté le 1<sup>er</sup> juin 1994.

Certes, selon les indications fournies par les services du ministère, le courtage d'affrètement est une activité très accessoire dans les offices de courtiers. Il en est de même de la constatation du court du fret ou du nolis qui, selon l'enquête conduite en 1993 pour préparer la suppression du privilège, était effectuée par encore 12 courtiers sur 72 qui avaient répondu au questionnaire. En revanche, la conduite en douanes et la traduction d'actes sont des activités importantes et très substantielles pour les plus petits offices.

La rédaction proposée par le Gouvernement a le mérite de clarifier l'état du droit. Par ailleurs, celle retenue par le Sénat n'est pas satisfaisante dans la mesure où la conduite en douane n'est pas réalisée par l'armateur mais par le capitaine du navire ou son représentant.

M. Michel Vaxès a défendu un amendement de M. Daniel Paul ayant le même objet mais précisant que les activités citées à l'article 80 du code de commerce étaient effectuées librement par le capitaine du navire. Il a fait valoir que le capitaine était la seule personne physique présente et identifiée sur le territoire national et que l'armateur était lui de plus en plus difficilement identifiable. C'est pourquoi il convenait que les activités effectuées par les courtiers relevassent de la responsabilité directe des capitaines.

La rapporteure a proposé d'intégrer dans son amendement une référence au capitaine dans la mesure où toutes les activités visées dans l'amendement de M. Daniel Paul ne pouvaient pas relever de la seule responsabilité du capitaine. M. Éric Doligé a estimé que la rédaction retenue par le Sénat avait le mérite de la simplicité.

La rapporteure a rectifié son amendement pour préciser que le représentant de l'armateur pouvait être le capitaine, puis la commission a *adopté* cet amendement ainsi rectifié (**amendement n° 3 corrigé**) rendant sans objet l'amendement de M. Daniel Paul.

La commission a *adopté* l'article 1<sup>er</sup> *ainsi modifié*.

## Article 2

### **Fondement juridique de l'indemnisation des titulaires d'offices de courtier maritime**

L'article 91 de la loi du 28 avril 1816 sur les finances autorise un certain nombre de titulaires d'offices publics (avocats à la Cour de cassation, notaires, avoués, greffiers, huissiers, etc.), parmi lesquels figurent les courtiers, à présenter leur successeur à l'agrément du gouvernement (à l'origine, le Roi ; aujourd'hui le ministre chargé de la marine marchande pour ce qui concerne les courtiers interprètes et conducteurs de navires). Ce privilège de présentation est toutefois retiré en cas de destitution du titulaire de l'office.

La suppression du monopole prévue par l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi entraîne la disparition du droit de présentation du successeur à l'agrément ministériel. La valeur vénale de l'office ministériel est cependant attachée à ce privilège. Cette valeur vénale du droit de présentation est couramment appelée « finance ». Il est donc fondé, au nom du principe d'égalité face aux charges publiques, d'indemniser les titulaires d'offices qui ne pourront plus monnayer leur office et ce droit qui lui est attaché auprès de leurs successeurs. Cette indemnisation vise donc à compenser un préjudice économique.

La suppression par le passé d'offices ministériels a déjà donné lieu au vote de lois d'indemnisation : l'article 2 de la loi n° 65-1002 du 30 novembre 1965 portant réforme des greffes des juridictions civiles et pénales a indemnisé les greffiers titulaires de charge dans les juridictions pénales et civiles de la perte du droit de présenter un successeur ; l'article 2 de la loi n° 71-1130 du 31 décembre 1971 portant réforme de certaines professions judiciaires et juridiques a procédé de même pour les avoués titulaires d'offices dans les tribunaux de grande instance. Toutefois, la loi n° 88-70 du 22 janvier 1988 sur les bourses de valeur a mis fin au monopole des agents de change par la création des sociétés de bourse (article 25) sans indemnisation par l'Etat de la suppression de leur privilège car leurs offices ont été rachetés par les établissements financiers, détenus en majorité par l'Etat, et ont été de droit admis à exercer les activités des sociétés de bourse.

Le projet de loi initial prévoyait d'indemniser les courtiers interprètes et conducteurs de navires pour la perte du droit de présentation de leurs successeurs, au nom du principe d'égalité devant les charges publiques découlant de l'article XIII de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 <sup>(1)</sup>. Les actuels titulaires d'offices sont, par la suppression du monopole, placés dans une position d'inégalité tant par rapport à leurs prédécesseurs auprès desquels ils ont acquis le droit de présenter leur successeur à l'agrément du ministre que par

---

(1) *Article XIII* : « Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses de l'administration, une contribution commune est indispensable. Elle doit être également répartie entre tous les Citoyens, en raison de leurs facultés. »

rapport aux autres titulaires d'offices ministériels visés à l'article 91 de la loi du 28 avril 1816 qui peuvent encore céder la « finance » de leur office à leur successeur. Il y a donc dépréciation d'une valeur vénale qui touche les courtiers maritimes de manière certaine et spéciale.

Le Sénat a modifié l'article 2 afin que l'indemnisation versée par l'Etat ait également pour fondement « la suppression du monopole qui leur était conféré », c'est-à-dire qu'elle compense la perte d'un droit de propriété par expropriation légale. Le Sénat avait adopté la même disposition à l'égard des commissaires-priseurs dont le monopole et le droit de présenter un successeur à l'agrément ministériel est supprimé par le projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques (articles 35 à 43 du projet de loi adopté en première puis en seconde lecture par le Sénat les 10 juin 1999 et 23 février 2000 et par l'Assemblée nationale les 22 décembre 1999 et 4 avril 2000). Il a considéré que le droit de présenter un successeur constituait un droit de propriété et que, si l'Etat entendait y mettre fin, cette mesure ne pouvait être qu'une expropriation réalisée conformément à l'article XVII de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 <sup>(1)</sup>.

Lors de la discussion du projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, le 22 décembre 1999 puis le 4 avril 2000, l'Assemblée nationale a rejeté cette position. Lors de la discussion au Sénat du présent projet de loi, le Gouvernement a également exprimé son avis défavorable. Votre rapporteure n'approuve pas également cette approche du Sénat.

Le droit de présentation d'un successeur d'un office à l'agrément ministériel ne peut être assimilé à un droit de propriété détenu par le titulaire de l'office. La propriété est définie par l'article 544 du code civil comme étant « *le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements.* » On ne peut pas affirmer qu'un titulaire d'office ministériel en dispose de la manière la plus absolue puisqu'il est soumis au contrôle étroit du ministère et que l'Etat n'a pas entendu privatiser des charges publiques. En outre, la suppression du monopole permet aux courtiers maritimes de poursuivre leur activité dans un cadre concurrentiel ; ils ne sont donc pas empêchés d'exercer leur profession.

La commission a *adopté* un amendement de la rapporteure visant à supprimer le caractère d'expropriation donné par le Sénat à la mesure de suppression du privilège des courtiers maritimes de présenter leur successeur à l'agrément ministériel (**amendement n° 4**).

---

(1) *Article XVII* : « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité. »

Par ailleurs, l'article 2 du projet de loi permet aux courtiers maritimes d'avoir la qualité de commerçant, indispensable pour exercer leur activité dans un cadre concurrentiel. L'article 85 du code de commerce interdit, en effet, aux courtiers « dans aucun cas et sous aucun prétexte » de faire des opérations de commerce pour leur compte. L'article 6 du projet de loi supprime cette dernière interdiction par coordination. Les auteurs des propositions de loi n<sup>os</sup> 1556, 1635 et 2058 (M. Guy Lengagne, M. Daniel Paul et les membres du groupe communiste et apparentés, M. André Capet et les membres du groupe socialiste et apparentés), qui proposent d'abroger l'article 85 du code du commerce, ont par ces mesures totale satisfaction.

La commission a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

### *Article 3*

#### **Procédure d'indemnisation**

Selon une procédure traditionnelle, le projet de loi confie à une commission nationale la charge d'examiner les demandes d'indemnisation des titulaires d'office de courtiers interprètes et conducteurs de navires et d'évaluer le montant des indemnisations à leur verser. Le texte soumis au Sénat précisait simplement qu'elle était présidée par un magistrat de la Cour des comptes et renvoyait à un décret en Conseil d'Etat le soin d'en fixer la composition et les modalités de fonctionnement.

Le Sénat a modifié la composition de cette commission pour prendre en compte le fait que l'indemnisation résultait d'une privation par expropriation d'un droit de propriété. Il a donc adopté un amendement confiant la présidence de la commission à un magistrat de l'ordre judiciaire, qui est traditionnellement le gardien de la propriété privée (voir les contentieux de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des voies de fait ou de l'emprise irrégulière), cette commission comprenant pour moitié des représentants des courtiers maritimes et pour moitié des personnes qualifiées désignées par le ministre de la justice. En outre, le Sénat a soumis les recours formés contre les décisions de la commission à la juridiction de la Cour d'appel de Paris alors qu'ils ressortissaient du Conseil d'Etat aux termes du projet de loi initial.

Par cohérence, votre commission a *adopté* deux amendements de la rapporteure rétablissant le caractère administratif de la commission prévu par le projet de loi initial (**amendement n° 5**) et la compétence d'appel du Conseil d'Etat (**amendement n° 6**). Par ailleurs, votre rapporteure attire l'attention sur les problèmes de conflit d'intérêts susceptibles de perturber la commission si celle-ci était composée pour moitié de représentants des professionnels bénéficiant des indemnités. Cependant, il paraît indispensable que les

personnalités siégeant à cette commission aient une bonne connaissance des situations concrètes du courtage maritime.

Les indemnisations seront évaluées au cas par cas selon les situations de chaque demandeur. La commission pourra faire appel à des experts de son choix. Rappelons cependant que la procédure ne devra pas s'allonger inutilement car, en application du III de l'article 4 du projet de loi, les indemnités doivent être versées dans les six mois suivant le dépôt des demandes. Les membres de la commission et ces experts seront soumis au secret professionnel protégé par l'article 226-13 du code pénal.

L'inscription d'une dotation de 50 millions de francs en loi de finances pour 2000 constitue donc une évaluation prévisionnelle des dépenses nécessaires au versement des indemnisations. Le coût total de cette procédure ne pourra être connu qu'à l'issue des travaux et décisions de la commission nationale et des recours éventuels.

La commission a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

#### *Article 4*

### **Calcul de l'indemnisation**

L'indemnisation versée aux titulaires d'office de courtiers interprètes et conducteurs de navires, qui le demandent, est calculée à partir de la valeur de leur office. Le **paragraphe I** du présent article définit les modalités de calcul de cette valeur sur lesquelles la commission nationale devra s'appuyer pour évaluer les indemnités à verser. Cette valeur est déterminée par l'équation suivante :

$$\frac{1}{2} [(recette nette moyenne) + (3 \times solde moyen d'exploitation)] \frac{\text{chiffre d'affaires moyen des activités sous monopole}}{\text{chiffre d'affaires global moyen de l'office}}$$

Le projet de loi définit précisément les notions de recette nette et solde d'exploitation. Toutes les grandeurs économiques sont moyennes et calculées sur les résultats des exercices 1992 à 1996. Elles sont établies à partir des données utilisées dans les déclarations fiscales et la comptabilité de l'office.

La référence à la période de 1992-1996 doit être maintenue car ces cinq années correspondent à une période stable pour la profession de courtier maritime au regard de son privilège. Les services du ministère estiment que depuis, l'activité sous monopole a été fragilisée par les discussions sur l'application du droit communautaire et le contentieux avec la Commission européenne. De nombreux offices, les plus importants, ont diversifié leurs

activités pour tirer partie de leurs spécificités maritimes, faisant chuter la part de leurs activités sous monopole dans leur chiffre d'affaires global.

En fait, selon les renseignements recueillis par votre rapporteure, la conjoncture a été plutôt favorable à l'activité des courtiers maritimes depuis 1997. Une référence aux cinq derniers exercices clos et dont les résultats sont connus de l'administration fiscale permettrait donc d'avoir une image plus fidèle de la situation économique des offices. En outre, la référence aux exercices 1992 à 1996 a l'inconvénient de rendre impossible l'indemnisation des courtiers qui se seraient installés depuis 1997 ou ne pas donner à ceux qui se seraient installés entre 1992 et 1996 une période de référence couvrant cinq années alors même qu'ils sont aujourd'hui en activité depuis plus de cinq ans.

Le Sénat n'a pas modifié les dispositions du paragraphe I.

Sur la proposition de la rapporteure et après une intervention de M. Jean-Claude Daniel, la commission a *adopté* un amendement substituant à la référence aux exercices 1992 à 1996 une référence aux cinq derniers exercices clos et connus de l'administration fiscale à la date de promulgation de la présente loi (**amendement n° 7**).

M. Michel Vaxès a défendu un amendement de M. Daniel Paul proposant de faire terminer la période de référence pour le calcul de l'indemnité à l'année au cours de laquelle est intervenue une décision ayant force de chose jugée ayant restreint l'exercice du monopole des courtiers maritimes à leur seule commune de nomination. Il a fait valoir que cet amendement visait à réduire l'incidence des décisions de justice intervenues avant 1996 et ayant réduit le champ d'activité des courtiers maritimes et donc leur chiffre d'affaires réalisé à partir des activités sous privilège.

La rapporteure a fait valoir que cet amendement n'était pas compatible avec l'amendement précédemment adopté par la commission. Celle-ci l'a donc *rejeté*.

Le projet de loi reprend par ailleurs les dispositions que le Gouvernement a arrêtées pour le calcul de l'indemnisation des commissaires-priseurs. Or l'imposition de ces derniers relève du régime des bénéfices non commerciaux tandis que celle des courtiers maritimes relève des bénéfices industriels et commerciaux. Les formulaires de déclaration fiscale (n° 2052 pour les bénéfices industriels et commerciaux et n° 2035 pour les bénéfices non commerciaux) et les mentions qu'ils contiennent sont différents.

La commission a donc *adopté* deux amendements de la rapporteure adaptant la rédaction des cinquième et avant-dernier alinéas du paragraphe I au régime d'imposition des bénéfices industriels et commerciaux en reprenant les

termes figurant sur l'imprimé de déclaration n° 2052 correspondant **(amendements n<sup>os</sup> 8 et 9)**.

Le **paragraphe II** fixe le montant de l'indemnité à verser : elle doit correspondre à 65 % de la valeur de l'office calculée selon la méthode décrite ci-dessus.

Les dispositions du paragraphe II ont été adoptées sans modification par le Sénat.

Au **paragraphe III**, le Gouvernement proposait de verser l'indemnité aux courtiers maritimes en une seule fois dans un délai de douze mois suivant le dépôt de la demande auprès de la commission nationale. Sur la proposition de la commission des affaires économiques et avec l'avis favorable du Gouvernement, le Sénat a réduit le délai à six mois. Votre rapporteure propose de maintenir ce délai qui est conforme à celui prévu pour l'indemnisation des commissaires-priseurs.

Le Parlement a voté un crédit de 50 millions de francs dans la loi de finances pour 2000 pour indemniser les 75 courtiers maritimes. Les plus grosses sommes qui seront versées au titre de cette indemnisation sont estimées autour de 800 000 francs : les plus gros offices de courtier maritime ont réalisé des chiffres d'affaires de l'ordre de 5 millions de francs en 1996, ce montant englobant des activités hors privilège que de nombreux courtiers ont fortement développées (selon la chambre nationale des courtiers maritimes de France, l'activité sous privilège ne représente que 40 à 50 % de ce chiffre d'affaires mais elle conditionne la survie économique des courtiers maritimes dans la mesure où ils ne peuvent pas effectuer des actes de commerce pour leur propre compte). L'exercice de la profession de courtier maritime n'étant pas soumise à une limite d'âge, le ministère estime qu'un quart des 75 courtiers devrait prendre leur retraite prochainement.

La chambre nationale des courtiers maritimes de France estime que les seuls frais de liquidation des entreprises de courtage coûteraient à leurs propriétaires 47 millions de francs. Il est d'intérêt général de permettre le maintien dans des conditions satisfaisantes de l'activité économique des courtiers interprètes et conducteurs de navires n'ayant pas atteint l'âge de la retraite : 70 % des 69 personnes physiques adhérentes à la chambre nationale des courtiers maritimes de France à la fin 1999 avaient moins de 60 ans.

La commission a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

*Article 4 bis (nouveau)*

**Rapport d'évaluation de la situation de la profession  
et réévaluation des indemnités**

Le présent article additionnel résulte de l'adoption par le Sénat, contre l'avis du Gouvernement, d'un amendement de M. Henri de Richemont. Cet amendement charge un « expert indépendant », désigné par la commission nationale prévue par l'article 2 du projet de loi, d'établir dans un délai de quatre mois suivant la fin du monopole des courtiers maritimes (qui est reportée de trois ans par l'article 5 *ter* du projet de loi), un rapport sur la situation économique de la profession. En outre, cet expert pourra réévaluer le mode de calcul et le montant de l'indemnité prévus par la loi.

Sur la proposition de votre rapporteure, la commission a adopté un amendement de *suppression* de l'article (**amendement n° 10**) pour deux motifs :

– un délai de quatre mois paraît particulièrement bref pour évaluer une situation économique nouvelle née de la disparition d'un monopole. En outre, il appartient traditionnellement au Gouvernement d'établir pour le Parlement les rapports d'évaluation, libre à lui de faire appel à la commission nationale ou à des experts pour établir un bilan des indemnisations, mais on peut concevoir que le Parlement demande un tel rapport à la commission nationale qu'il a mise en place. Celle-ci n'a pas, en fait, la qualité d'autorité administrative indépendante et seul le Gouvernement aura à rendre compte de l'application de la loi ;

– il n'est pas acceptable qu'un expert indépendant remette en cause le dispositif d'évaluation de l'indemnité décidé par le Parlement : l'amendement dispose que l'expert « *révalue, si cela s'avère nécessaire, le mode de calcul et le montant de l'indemnité* », ce qui laisse penser qu'il peut, par sa seule autorité (au nom de son « indépendance »), modifier l'application de la loi. Ce système est sans précédent et contraire à la compétence constitutionnelle du Parlement.

*Article 5*

**Reconversion professionnelle des courtiers maritimes**

Afin d'apporter une aide aux courtiers interprètes et conducteurs de navires qui cesseraient leur activité en raison de la suppression de leur monopole, le présent article leur permet d'accéder, à leur demande et avec une dispense totale ou partielle de diplôme et sans exigence de formation professionnelle (cette précision a été ajoutée par le Sénat), à un certain nombre de professions judiciaires et juridiques. Le projet de loi soumis au Sénat proposait une liste de trois professions : greffier de tribunal de commerce, huissier de justice, mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises. Les deux premières professions sont exercées par des officiers ministériels (article L. 821-1 du code

de l'organisation judiciaire ; article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 452592 du 2 novembre 1945) qui bénéficient du privilège de présenter leur successeur à l'agrément ministériel en application de l'article 91 de la loi du 28 avril 1816 sur les finances. La troisième profession, régie par la loi n° 85-99 du 25 janvier 1985 relative aux administrateurs judiciaires, mandataires judiciaires à la liquidation des entreprises et experts en diagnostic d'entreprises, ne peut être exercée que par les personnes inscrites sur une liste établie par une commission spéciale mise en place dans chaque ressort de cour d'appel.

Cette facilité de reconversion est traditionnelle. Elle est ainsi prévue à l'article 49 du projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques adopté dans les mêmes termes par les deux assemblées les 10 juin et 22 décembre 1999 (l'accès est ouvert aux trois mêmes professions, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat et avec les mêmes possibilités de dispense).

Ces facilités de reconversion concerneront très peu de courtiers car beaucoup d'offices qui se sont diversifiés poursuivront leur activité et de nombreux courtiers âgés prendront leur retraite. La mesure de dispense de diplôme et de formation est indispensable car de nombreux courtiers maritimes n'ont pas suivi de formation sanctionnée par un diplôme ; les affaires sont souvent familiales et les courtiers se sont formés sur le terrain.

Dans le présent projet de loi, le Sénat a, sur la proposition de la commission des affaires économiques, contre l'avis du Gouvernement, étendu le droit d'accès privilégié aux professions de commissionnaires de transport et de commissaire-priseur. La première formation a été réorganisée par le décret n° 99-295 du 15 avril 1999 et la seconde est en train de l'être par le projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques. Il conviendrait d'éviter d'ajouter un facteur de déstabilisation extérieur supplémentaire à ces professions. C'est pourquoi, sur la proposition de votre rapporteure, la commission a *adopté* un amendement supprimant la reconversion dans ces deux professions (**amendement n°11**), puis l'article *ainsi modifié*.

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

#### **Fiscalité applicable aux indemnités**

Cet article additionnel résulte de l'adoption par le Sénat, contre l'avis du Gouvernement, d'un amendement de la commission des affaires économiques. Il reprend des dispositions qu'avait adoptées le Sénat sur le régime fiscal applicable aux indemnités versées aux commissaires-priseurs (article 43 *quinquies* du projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, adopté les 10 juin 1999 et 23 février 2000). Ce dernier dispositif a été

supprimé par l'Assemblée nationale lors de l'examen en première puis en deuxième lecture du projet de loi, les 22 décembre 1999 et 4 avril 2000.

La mesure fiscale adoptée par le Sénat, prévue au **paragraphe I**, vise à appliquer un taux d'imposition spécifique de 16 % aux indemnités versées aux courtiers maritimes, qui seraient ainsi assimilées à des plus-values nettes à long terme. Selon les indications fournies par le Gouvernement, le régime d'imposition de l'indemnité sera aligné, comme il est habituellement procédé, sur celui des montants nets de plus-values à long terme, et ne sera imposable que le montant résultant de la différence entre le prix d'acquisition du droit de présentation (la « finance ») et le montant de l'indemnité accordée par la commission nationale. Le paragraphe I de l'article est donc inutile.

En outre, en application du **paragraphe II**, serait exonérée d'impôt la part de l'indemnité affectée au remboursement de la dette contractée pour l'acquisition de l'office. Cette disposition semble entrer en contradiction avec le régime fiscal applicable puisque, précisant que la part de l'indemnité affectée au remboursement de la dette n'est pas imposable, il impliquerait, étant donné les termes du paragraphe I, que la totalité de l'indemnité fût imposable. Or, selon le mécanisme d'imposition des plus-values à long terme, la dette est comprise dans le calcul de la valeur d'acquisition de la finance et est donc prise en compte en déduction dans le calcul de la plus-value imposable. L'indemnité imposable ne portera donc que sur sa fraction excédant le prix acquitté pour détenir le droit de présentation.

Enfin, le **paragraphe III** de l'article permet un report d'imposition en cas d'affectation totale de l'indemnité à la souscription de parts sociales de la société de courtage dans laquelle le courtier maritime exerce son activité principale. L'imposition, en ce cas, s'effectuerait à la date de cession des titres acquis au moyen de l'indemnité. Le mécanisme proposé offre, sur ce dernier point, un avantage substantiel, comparable aux *stocks-options*. En outre, aucune limite de date n'est prévue pour cette cession de titres. Ce régime fiscal ne sera bien entendu applicable qu'au montant de l'indemnité, le produit des plus-values des actions étant imposé selon le droit commun à la date de leur cession qui peut être très lointaine. Il s'agit d'une forme de prime fiscale à l'investissement capitalistique dans sa propre entreprise, et non d'un report fiscal habituel justifié par des difficultés temporaires de trésorerie nées d'une situation nouvelle.

Par ailleurs, il convient d'ajouter que cette dernière mesure fiscale sera considérée par la Commission européenne comme une aide sectorielle d'Etat. Sa validité est donc soumise à une notification à la Commission et à son acceptation par le commissaire chargé de la concurrence.

Le régime du report d'imposition a existé jusqu'en 1969. Il a été supprimé en raison des possibilités de détournement fiscal qu'il permettait. Son

coût budgétaire serait, en outre, important alors même que les courtiers maritimes disposeront de leur indemnité en totalité immédiatement.

Pour ces motifs, votre rapporteure a proposé de supprimer l'article 5 *bis*. M. Michel Vaxès a, lui, défendu un amendement de M. Daniel Paul tendant à supprimer le paragraphe II de l'article afin de ne pas pénaliser les courtiers maritimes par rapport au droit en vigueur du fait que ce paragraphe prévoit que la fraction de l'indemnité affectée au remboursement de la dette contractée pour l'acquisition de l'office serait exonérée d'impôt. La rapporteure a fait valoir que les paragraphes I et II de l'article ne faisaient qu'explicitier le régime fiscal d'ores et déjà applicable aux indemnisations de suppression de monopole légal. Supprimer le paragraphe II ne résoudrait pas le problème de M. Daniel Paul puisque les indemnités resteraient soumises au régime de l'article 39 *quindecies* du code général des impôts. En dernier lieu, elle a estimé que l'article 5 *bis* n'était pas acceptable en raison des dispositions exorbitantes de son paragraphe III.

La commission a adopté l'amendement de la rapporteure *supprimant* l'article (**amendement n° 12**), rendant ainsi sans objet l'amendement de M. Daniel Paul.

*Article 5 ter (nouveau)*

**Prorogation de trois ans du privilège détenu  
par les courtiers maritimes**

Cet article additionnel résulte de l'adoption par le Sénat, contre l'avis du Gouvernement, d'un amendement de Mme Anne Heinis. Il propose de maintenir pendant encore trois ans après la promulgation de la loi le monopole dont bénéficient les courtiers interprètes et conducteurs de navires, ceux-ci étant autorisés pendant ce temps à réaliser des opérations de commerce pour leur propre compte.

Mme Anne Heinis a justifié ce délai supplémentaire par le fait que les courtiers maritimes sont mal armés pour résister à la concurrence car ils ne peuvent faire des opérations de commerce pour leur compte (article 85 du code de commerce). Cette prorogation aurait été « *promise depuis des années par l'Etat français* » et serait « *implicitement contenue dans le règlement communautaire n° 2913/92 du 12 octobre 1992* ».

Le règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 a établi un code des douanes communautaire qui a rendu libre la présentation en douane (ou la représentation auprès des autorités douanières), conformément à ses articles 5 et 64. Ces mêmes articles ont été rendus applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1994. Dans aucun de ses 253 articles, le code des douanes communautaire

ne prévoit de disposition transitoire au bénéfice d'une profession. La France est donc tenue d'appliquer dans sa totalité la réglementation communautaire. La Commission européenne a d'ailleurs établi à l'adresse du Gouvernement français un avis motivé sur le maintien du privilège des courtiers maritimes qu'elle estime anormale et incompatible avec le droit communautaire.

Certes, le gouvernement a accepté, après l'adoption du nouveau code des douanes communautaire en 1992, selon la proposition de Mme Simon-Rovetto chargée d'une mission d'étude sur le sujet, de lever l'interdiction prévue par l'article 85 du code de commerce. Mais le calendrier parlementaire n'a pas permis de soumettre cette mesure au Parlement avant le présent projet de loi. Il faut ajouter qu'à l'époque, le Gouvernement pensait financer l'indemnisation par un fonds alimenté par une taxe parafiscale, les indemnités étant, de ce fait, versées en plusieurs fois. Avec le présent projet de loi, l'indemnisation sera versée, en une seule fois, et sera financée par le budget de l'Etat.

Lors de la discussion au Sénat, le Gouvernement a présenté un sous-amendement à l'amendement de Mme Anne Heinis afin de ramener le délai proposé à six mois. M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, a fait valoir « *qu'une période transitoire trop longue ne serait conforme ni à nos engagements avec la profession ni aux engagements de la France au plan communautaire* ». Votre rapporteure constate cependant que le Gouvernement reconnaît la pertinence d'une période transitoire d'adaptation et en accepte l'existence.

Une période transitoire de six mois paraît beaucoup trop brève pour permettre aux courtiers maritimes de se constituer une clientèle à partir d'une offre commerciale nouvelle. Sur la proposition de votre rapporteure et de MM. André Capet et Daniel Paul, la commission a donc *adopté* un amendement fixant la période transitoire prévue au présent article à deux ans (**amendement n° 13**).

Puis, elle a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

#### *Article 6*

#### **Abrogations**

Cet article supprime des différents textes législatifs en vigueur les références au monopole et au privilège de présentation de leur successeur détenus par les courtiers interprètes et conducteurs de navires. Il a été adopté sans modification par le Sénat.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

## CHAPITRE II

### **Dispositions relatives à la francisation des navires**

#### *Article 7*

(articles 219 et 219 *bis* [nouveau] du code des douanes)

#### **Francisation des navires**

L'article 219 du code des douanes définit les règles de francisation des navires armés aussi bien au commerce ou à la plaisance qu'à la pêche, c'est-à-dire les conditions pour arborer le pavillon national. Les dispositions actuellement en vigueur résultent de l'article 2 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports. Cette loi a adapté le droit français aux règles du marché unique du transport maritime en mettant fin au contrôle majoritaire des nationaux sur le pavillon français qui résultait du décret n° 48-1985 du 12 août 1948 et de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967. Elle visait à garantir le libre établissement des ressortissants des Etats membres de la Communauté européenne et la libre circulation des biens communautaires en alignant les droits des ressortissants de la Communauté sur ceux des Français et en offrant un accès comparable aux ressortissants des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen pour les navires armés au commerce ou à la plaisance.

Le présent article du projet de loi propose de parfaire l'adaptation du droit français aux règles communautaires. Au-delà de la réécriture de l'ensemble de l'article 219 du code des douanes, les modifications proposées sont en nombre très limité :

– le régime applicable aux navires armés au commerce ou à la plaisance est distingué de celui concernant les navires armés à la pêche par deux articles, 219 et 219 *bis*, du code des douanes. Une lecture comparée de ces deux articles montre que les règles de francisation ne diffèrent que lorsqu'elles concernent les navires appartenant à un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen puisque pour les navires armés à la pêche l'accès au pavillon national n'est pas possible en ce cas ;

– concernant la condition relative à la construction du navire pour sa francisation (1° du I), celui-ci pourra désormais être construit sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne et non plus exclusivement sur le territoire de la République française (précisons que les expressions, parfois utilisées dans un même alinéa de l'article 219 ou 219 *bis*, de « territoire de la République française » et de « territoire français » sont équivalentes) ;

– concernant la seconde condition cumulative pour sa francisation (2° du I), le navire pourra désormais appartenir (y compris après levée de l'option ouverte pour l'acquisition du navire par crédit-bail) seulement pour moitié au moins à un ressortissant d'un Etat membre de la Communauté européenne ou une

société y ayant son siège social, et non plus en totalité comme il était exigé jusqu'à présent ;

– dans le cas où le droit français permettait un accès au pavillon national avec une propriété de la moitié du navire, cette condition est ramenée à la propriété d'un quart au moins du navire (A du 3°) ;

– les conditions de qualité pour être admis comme ressortissant d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen au sein des sociétés commerciales propriétaires des navires sont supprimées (anciens 3<sup>ème</sup> à dernier alinéas du B du 2 du I de l'article 219).

Par ailleurs, le projet de loi codifie, en la modifiant, sous le **paragraphe II** des articles 219 et 219 *bis* (nouveau) du code des douanes, une règle figurant au 2° de l'article 3-1 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. Cet article permettait de franciser par un agrément spécial les navires affrétés coque nue et contrôlés par un armateur français. Le nouveau paragraphe II de l'article 219 du code des douanes impose que les navires de commerce ou de plaisance frétés coque nue soient dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français pour conserver leur pavillon français. Le paragraphe II du nouvel article 219 *bis* pose la même règle pour les navires armés à la pêche.

La codification de cette règle s'accompagne de la suppression des précédentes dispositions du paragraphe II de l'article 219 permettant de franciser les navires étrangers ayant fait naufrage sur les côtes nationales et qui sont devenus en totalité une propriété française et sont montés par des Français après réparations d'un montant au moins égal au quadruple du prix d'achat de ces navires. Cette règle de francisation était devenue incompatible avec le droit communautaire.

En dernier lieu, le **paragraphe III** de l'article 219 *bis* (nouveau) du code des douanes impose au navire francisé et armé à la pêche d'avoir un lien économique réel avec le territoire français et que le mandataire social de l'armement ou son représentant réside sur le territoire français. Cette mesure vise à faire échec à la captation des quotas de pêche par des navires étrangers à la Communauté européenne, comme ceux de la Norvège, qui obtiendraient une francisation dans le but de pêcher le poisson des eaux françaises et l'exploiter sur leur territoire national.

L'article 7 du projet de loi a été adopté sans modification par le Sénat.

M. Michel Vaxès a défendu un amendement de M. Daniel Paul imposant aux navires pour être francisés d'avoir satisfait aux visites de contrôles confirmant leur totale sécurité et leur conformité aux règles de navigabilité en vigueur. La rapporteure a approuvé cette nouvelle règle relative à la francisation

des navires et a estimé utile que l'on puisse préciser la notion de visites de contrôle. En conséquence, la commission a *adopté* l'amendement de M. Daniel Paul (**amendement n° 14 cor.**).

Puis, M. Michel Vaxès, tout en soulignant les difficultés au regard de sa compatibilité avec le droit communautaire, a défendu un amendement de M. Daniel Paul imposant aux navires bénéficiant du pavillon national de disposer d'un équipage composé de marins français. La rapporteure a fait observer que cet amendement conduirait tous les navires français armés au commerce à changer de pavillon. En conséquence, la commission a *rejeté* l'amendement.

La commission a *adopté* deux amendements rédactionnels de la rapporteure au II de l'article 219 et au 2° du I de l'article 219 *bis* du code des douanes (**amendements n°s 15 et 16**). Puis elle a *adopté* l'article 7 *ainsi modifié*.

#### *Article 8*

(article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967)

#### **Coordination**

Les articles 3 et 3-1 de la loi n° 675 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer définissent les règles de francisation des navires qui figurent désormais en totalité sous les articles 219 et 219 *bis* (nouveau) du code des douanes (article 7 du projet de loi). Le présent article du projet de loi se limite à reproduire ces deux articles du code des douanes, selon la méthode des « codes suiveurs », sous l'article 3 de la loi du 3 janvier 1967 et abroge, de ce fait, l'article 3-1.

Cet article a été adopté sans modification par le Sénat.

La commission a *adopté* un amendement de M. Daniel Paul identique à celui adopté à l'article 7 (**amendement n° 17 cor.**), *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul identique à celui rejeté à l'article 7 puis *adopté* deux amendements de la rapporteure identiques à ceux adoptés à l'article 7 (**amendements n°s 18 et 19**). Enfin, elle a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

### CHAPITRE III

#### **Dispositions diverses**

Les dispositions du présent chapitre ont été élaborées avant la catastrophe de l'Erika de décembre 1999. Elles présentent un caractère technique qui ne pose pas de problème. Cependant, dans la mesure où l'article 11 modifie 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, votre rapporteure a estimé indispensable de profiter de l'examen du présent projet de loi pour adopter les premières mesures de réforme destinées à renforcer la sécurité du transport maritime. Cette volonté rejoint les orientations prises par le Gouvernement, notamment dans la déclaration du Premier ministre à l'Assemblée nationale le 3 février dernier, et le souci de notre Assemblée qui a constitué une commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants présidée par M. Daniel Paul et dont le rapporteur est M. Jean-Yves Le Drian.

En proposant de mieux prévenir les dégazages en mer, votre rapporteure s'inscrit dans la logique de ce projet de loi, car une telle disposition anticipe la traduction d'un projet de directive européenne sur ce sujet et car elle a trait aux pollutions volontaires, également visées par l'article 11 du projet de loi. Ainsi, à la veille de la présidence française de l'Union européenne, votre rapporteure entend rappeler que le renforcement de la sécurité maritime et la lutte contre les pollutions seront une priorité de cette présidence, priorité qui sera confortée par les conclusions de la commission d'enquête parlementaire, attendues courant juillet.

#### *Article additionnel avant l'article 9*

#### **Mise en œuvre annuelle des exercices Polmar**

M. Michel Vaxès a défendu un amendement de M. Daniel Paul prévoyant que les exercices Polmar sont effectués chaque année et que leurs résultats sont portés à la connaissance des autorités gouvernementales, du Parlement et des collectivités locales concernées. Il a fait valoir que ces exercices n'étaient, à ce jour, pas toujours effectués suffisamment régulièrement.

La rapporteure a approuvé cette proposition et M. Jean-Pierre Dufau a souligné l'importance de cet amendement qui constituait un signal fort donné aux autorités après la catastrophe de l'Erika.

Puis la commission a *adopté* l'amendement de M. Daniel Paul *portant article additionnel (amendement n° 20)*.

#### *Article 9*

#### **Cabotage maritime**

Cet article vise à adapter la législation applicable au cabotage maritime entre ports français aux dispositions du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres. Ce règlement communautaire est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993, mais son

article 6 prévoit plusieurs dérogations pour les services maritimes effectués en Méditerranée, sur la côte atlantique et dans les départements d'outre-mer ; les dernières dérogations dont bénéficiait la France se sont éteintes à la fin de l'année 1998.

Le projet de loi modifie les articles 257, 258 et 259 du code des douanes afin de mettre fin au monopole du pavillon français sur le cabotage maritime entre ports français. Le code des douanes prévoyait que le ministre chargé de la marine marchande pouvait accorder des dérogations spéciales pour un navire étranger assurant un transport déterminé entre des ports métropolitains, que les services des affaires maritimes pouvaient également accorder des dérogations pour le transport entre les ports d'outre-mer ou entre ceux-ci et les ports métropolitains et qu'en cas d'événements exceptionnels interrompant les relations maritimes réservées au pavillon français, un décret pris en conseil des ministres pouvait suspendre temporairement ce monopole.

Les modifications proposées par le projet de loi consistent en fait à étendre les exclusivités réservées précédemment au pavillon français, aux navires qui sont 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, sont immatriculés dans un de ces Etats et battent son pavillon (les trois critères sont cumulatifs). Les possibilités de dérogations existantes sont maintenues et adaptées à cet élargissement.

Le Sénat a adopté cet article sans modification. Sur la proposition de la rapporteure, la commission a *adopté* un amendement rédactionnel de la rapporteure précisant que la condition d'immatriculation porte sur les navires et non sur les armateurs (**amendement n° 21**) puis un amendement rédactionnel du même auteur (**amendement n° 22**). Elle a ensuite *adopté* l'article *ainsi modifié*.

#### *Article 10*

#### **Importation de charbon par voie maritime**

L'article 7 de la loi du 18 août 1936 a réservé aux navires français un quota égal au moins à 40 % des importations par mer de charbons étrangers non destinés aux services publics et aux entreprises concessionnaires ou subventionnées par les collectivités publiques (le transport de leurs achats de charbon étant réservé aux navires français en totalité). En cas de difficulté d'approvisionnement, le ministre chargé de la marine pouvait accorder des dérogations. Cette législation n'a été modifiée que par l'article 4 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports ; celui-ci a étendu aux navires des ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen le quota réservé jusqu'alors aux navires français.

Lors de la discussion du projet de loi relatif au transport, l'Assemblée nationale avait rejeté, à la demande du Gouvernement, un amendement de la commission de la production et des échanges étendant le champ du quota aux navires battant pavillon d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, au motif que la modification proposée par le Gouvernement et adoptée en première lecture par le Sénat s'appuyait sur un critère de nationalité du propriétaire du navire qui est différent du critère de nationalité du pavillon jusqu'alors utilisé par la loi française (l'argument opposé par le Gouvernement en séance publique le 29 novembre 1995 avait été que son amendement était « *strictement conforme aux engagements communautaires qui ont été pris en 1986* »). La rédaction du règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers, s'applique en effet aux ressortissants des Etats membres de la Communauté européenne et abolit toutes les restrictions réservant le transport de certaines marchandises aux navires battant un pavillon d'un Etat membre.

La modification demandée par le Gouvernement par le présent projet de loi ne remet pas en cause la réforme de 1996 ; elle la précise pour indiquer que la référence aux navires des ressortissants englobe les navires appartenant à ces personnes ou exploités par elles.

Le Sénat a adopté cet article sans modification. Sur la proposition de la rapporteure, la commission a également *adopté* l'article *sans modification*.

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

#### **Abrogation**

Cet article additionnel résulte de l'adoption par le Sénat d'un amendement présenté par le Gouvernement. Il tire les conséquences des dispositions du règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 précité, en abrogeant le décret-loi du 30 septembre 1935 sur la protection des transports maritimes français qui réservait aux navires français le transport des cargaisons à destination des services publics et des entreprises concessionnaires ou subventionnées ainsi que l'expédition de leurs cargaisons et le transport des passagers voyageant à leur compte. Le vote d'une loi est nécessaire car la disposition contenue dans ce décret-loi relève du domaine de la loi.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

## *Article 11*

### **Contrôle à bord des navires**

Cet article contient deux réformes. Tout d'abord, son **paragraphe I** tire les conséquences de la transformation de France Télécom en société anonyme et de l'ouverture complète à la concurrence du marché des télécommunications en transférant aux agents de l'Agence nationale des fréquences (ANF) la charge d'effectuer les contrôles de sécurité à bord des navires relevant des compétences de l'agence. L'ANF est un établissement public administratif de l'Etat créé en 1997 pour planifier, gérer et contrôler l'utilisation des fréquences radioélectriques. L'exploitant du réseau de radiocommunications maritimes visé par la loi était, jusqu'au début de l'année 2000, France Télécom, dont l'activité de contrôle de l'usage des fréquences radiomaritimes a été transférée à l'ANF.

En second lieu, les **paragraphe II** et **III** de l'article 11 modifient les articles 4 et 8 de la loi n° 83581 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 afin de transposer les dispositions de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994, qui met en place un marquage communautaire de conformité des bateaux de plaisance, et de la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996, qui organise les contrôles de sécurité des équipements marins en prévoyant également un marquage de conformité.

Le projet de loi permet, d'une part, aux agents (ce sont les administrateurs, les officiers et les inspecteurs des affaires maritimes, ainsi que les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime) de rechercher et constater, outre les infractions prévues par la loi n° 83-584 du 5 juillet 1983 précitée et les conventions internationales, les infractions concernant le marquage européen de conformité des bateaux de plaisance et des équipements de sécurité et de prévention de la pollution devant être embarqués sur les navires.

La nature de ces équipements et les caractéristiques du marquage ont d'ailleurs déjà fait l'objet d'une réglementation de transposition en droit interne. D'autre part, le projet de loi étend les peines d'amende et d'emprisonnement prévues à l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 à la vente de matériels de sécurité et de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu la marque européenne (conformément aux règles fixées par le nouveau code pénal, seuls les quantums maximums de peine sont inscrits dans la loi, à savoir 100 000F d'amende et un an d'emprisonnement).

La commission a *adopté l'article sans modification.*

*Article additionnel après l'article 11*

**Contrôle des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires**

La commission a *adopté* deux amendements identiques de la rapporteure (**amendement n° 24**) et de MM. Jean-Yves Le Drian et Gilbert Le Bris (**amendement n° 2 rectifié**) *portant article additionnel*, insérant dans le code des ports maritimes de nouvelles mesures visant à contrôler les déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires faisant escale dans un port maritime français. La rapporteure a fait valoir que le Sénat avait débattu de la sécurité maritime sans examiner de proposition d'amendement. Ces deux amendements anticipent les décisions européennes et montrent par des mesures concrètes le souci de sécurité maritime des députés de la majorité. MM. Michel Vaxès et Jean-Pierre Dufau se sont ralliés à l'amendement proposé.

*Article additionnel après l'article 11*

**Rapport sur l'évolution des moyens alloués au contrôle maritime**

M. Michel Vaxès a défendu un amendement de M. Daniel Paul demandant au Gouvernement de déposer sur le bureau des assemblées un rapport décrivant l'évolution des moyens consacrés au contrôle maritime d'ici 2005. La rapporteure a exprimé son accord avec l'amendement mais a demandé de fixer une date limite au dépôt du rapport. Après un débat, M. Michel Vaxès a rectifié l'amendement afin de préciser que le rapport doit être déposé avant le 31 décembre 2001. Puis la commission a *adopté* l'amendement de M. Daniel Paul ainsi rectifié *portant article additionnel (amendement n° 23 rectifié)*.

*Après l'article 11*

M. Michel Vaxès a retiré un amendement de M. Daniel Paul imposant à tous les ports français de se doter de stations permettant aux navires de se débarrasser de leurs déchets de soutes et de cargaisons après avoir estimé qu'il était satisfait par le premier article additionnel adopté après l'article 11.

**TITRE II**

PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Le présent titre modifie le code de l'aviation civile afin d'adapter la législation française à des règles communes européennes arrêtées par les *Joint Aviation Authorities* (JAA) qui regroupent une trentaine d'organismes associés à la conférence européenne de l'aviation civile. Ces JAA adoptent des « arrangements » qui sont des règles communes (*Joint Aviation Requirements*)

établies dans les domaines de la sécurité et de l'exploitation des aéronefs civils. Si ces JAA ne sont pas des organes de la Communauté européenne, les règles qu'ils mettent au point ont vocation à être incorporées dans le droit communautaire dérivé. C'est précisément le cas pour les « arrangements » touchant la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite qui ont vocation à être incorporés en annexe du règlement (CEE) n° 3922/91 du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (code JAR-FCL *flight crew licensing* visé à l'annexe II qui dresse la liste des règles techniques et procédures administratives communes), selon les règles de la procédure de codécision applicable en la matière.

L'article 5 du règlement n° 3922/91 du 16 décembre 1991 impose, d'ailleurs, aux autorités nationales compétentes en matière d'aviation civile d'adhérer à ces JAA et d'adopter, sans réserve, leurs arrangements. Toutefois, ces arrangements n'ont pas valeur de traité ou d'accord international en forme simplifiée puisqu'ils ne sont signés que par des administrations. Ils doivent être repris par la Commission européenne et adoptés selon la procédure de codécision pour s'imposer aux Etats.

Les règles inscrites dans le code JAR-FCL sont applicables au 1<sup>er</sup> juillet 1999 pour les personnels de conduite des avions et au 1<sup>er</sup> janvier 2000 pour les personnels de conduite des hélicoptères. Cependant, aucune mesure d'adoption définitive par la Communauté européenne n'est encore intervenue. La modification des annexes du règlement du 16 décembre 1991 ne devrait intervenir, au plus tôt, qu'au début de l'année prochaine. On peut d'ailleurs s'interroger sur le contenu de la réforme qu'adopteront le Conseil et le Parlement européen dans la mesure où la Commission européenne s'est déclarée favorable à la mise en place d'une autorité européenne unique de l'aviation civile. Le Gouvernement français soutient ce projet, qui paraît être le seul permettant d'assurer la cohésion et la cohérence d'un dispositif de formation du personnel et de sécurité des transports aériens en Europe.

Au-delà du caractère technique des dispositions contenues dans le présent chapitre, la détermination des règles de formation et de qualification des personnels navigants pose le problème de la précarité de l'emploi dans ce secteur. La dérégulation du ciel a conduit les compagnies aériennes européennes à rechercher l'embauche de personnels détenant les qualifications strictement minimales exigées par les accords internationaux afin de réduire au maximum leurs coûts de fonctionnement. Certains Etats européens, dont les exigences de qualification pour la délivrance de titres aéronautiques sont très réduites, proposent des formations accélérées par rapport à celles existant dans des pays comme la France, l'Allemagne ou les Etats-Unis. Grâce à la directive n° 91/670/CEE du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile, qui a imposé aux

Etats membres de la Communauté européenne la reconnaissance automatique des titres sans validation étatique<sup>(1)</sup>, des compagnies peuvent faire former ou embaucher des pilotes au rabais, à l'exemple d'une société dont cinq membres de ses personnels navigants formés au Portugal, détenant une licence portugaise validée en Belgique et dont le contrat de travail était localisé à Jersey ont été renvoyés de Belgique en raison des dangers potentiels qu'ils représentaient pour la sécurité aérienne. Comment s'étonner qu'un avion d'une compagnie européenne fût bloqué six mois au sol pour contrôle lorsque l'on apprend que son commandant de bord roumain était payé 600 F par mois ? Doit-on accepter que des hôtesse interprètes étrangères soient embauchées par une autre compagnie pour un salaire de 1 200 F par mois ?

Votre rapporteure estime qu'une attention particulière doit être portée aux règles figurant dans ce titre II qui ne doivent pas être considérées comme simplement techniques mais comme la traduction d'une certaine vision de l'évolution du ciel européen.

La commission a *adopté* un amendement de la rapporteure modifiant l'intitulé du titre II afin de prendre en compte l'adoption d'un amendement portant article additionnel après l'article 14 sur les prix abusivement bas en matière de transport aérien (**amendement n° 25**)

### *Article 12*

(article L. 410-1 du code de l'aviation civile)

#### **Titres aéronautiques et qualifications des personnels navigants**

L'article L. 410-1 du code de l'aviation civile renvoie à des arrêtés, sans plus de précision, le soin de déterminer les conditions dans lesquelles un brevet d'aptitude est délivré aux commandants, pilotes, mécaniciens et personnels de conduite d'un aéronef civil. L'article L. 410-1 en vigueur précisait que les conditions de délivrance des brevets étaient déterminées par le ministre chargé de l'aviation civile. L'article D.410 -2 du code de l'aviation civile précise que le ministre peut déléguer le pouvoir de délivrer les titres aéronautiques à des autorités déconcentrées de l'aéronautique civile et de l'Etat. L'article D. 421-2 du code dresse les listes des titres donnant droit à l'inscription sur les registres prévus par l'article L. 421-3 donnant la qualité de membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. L'ensemble de cette matière est encadrée

---

(1) Article 3, paragraphe 1 : « Un Etat membre accepte sans retard injustifié, ni épreuve complémentaire, toute licence délivrée par un autre Etat membre, ainsi que tous les privilèges et attestations qui y sont attachés. »

Article 4, paragraphe 1, 1<sup>ère</sup> phrase : »L'article 3, paragraphe 1, s'applique lorsqu'une licence, délivrée par un Etat membre et soumise à un autre Etat membre pour acceptation, est fondée sur des exigences équivalentes à celles de l'Etat membre d'accueil. »

par la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, notamment son article 32.

Le Gouvernement a considéré que l'application des règles communes JAR-FCL nécessitait d'abolir la distinction, parmi les titres aéronautiques des personnels navigants, entre le brevet et la licence. Le brevet est un titre définitivement acquis par son titulaire ; il atteste de son acquisition des connaissances générales et des pratiques requises et ouvre droit à son inscription sur le registre correspondant du personnel navigant de l'aéronautique civile tandis que la licence est soumise à un renouvellement périodique après vérification des aptitudes, notamment médicales, requises pour exercer la profession. Les nouvelles dispositions de l'article L. 4101 du code de l'aviation civile visent à mettre en œuvre cette réforme.

La commission a *adopté* un amendement de la rapporteure visant à rétablir le caractère permanent des brevets délivrés aux personnels navigants de l'aéronautique civile (**amendement n° 27**). Ce principe, qui correspond au droit en vigueur, est indispensable pour garantir à ces personnels, qui ne détiennent souvent aucun diplôme de l'enseignement supérieur, un titre ou une qualification professionnelle définitive permettant d'assurer, dans des conditions de sécurité juridique satisfaisantes, leur reclassement dans un emploi au sol lorsque leurs aptitudes physiques ne leur permettent plus d'exercer un métier de personnel navigant.

Selon les indications fournies par les services de la direction générale de l'aviation civile, les arrêtés visés dans l'article seront pris par les ministres chargés de l'aviation civile et, le cas échéant, de la défense et l'autorité administrative délivrant les titres et qualifications sera constituée des deux mêmes ministres (le ministre de la défense étant l'autorité compétente en matière d'essais en vol).

Le Sénat a adopté, avec l'avis favorable du Gouvernement, un amendement rédactionnel au présent article.

L'absence de mention du pouvoir ministériel a été jugé par des représentants du personnel navigant de l'aviation civile comme un retrait du pouvoir politique face à la structure administrative. Telle n'était pas l'intention du Gouvernement, mais votre rapporteure a souhaité clarifier la situation et, sur sa proposition, la commission a *adopté* deux amendements visant à préciser que les habilitations étaient données par la loi au ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, de la défense pour déterminer les conditions d'attribution des titres aéronautiques et qualifications (**amendement n° 26**) et au ministre chargé de l'aviation civile seul pour le pilotage de certains aéronefs sans titre aéronautique (**amendement n° 28**).

En outre, le premier de ces amendements donne une base légale au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. Cette instance consultative fonctionne à la satisfaction de tous les représentants du personnel et de la direction générale de l'aviation civile. Ses attributions sont définies par l'article R. 421-7 du code de l'aviation civile, qui se réfère aux articles L. 421-6 et L. 421-7<sup>(1)</sup>. Or ces articles sont abrogés par l'article 14 du projet de loi.

La commission a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

### *Article 13*

(articles L. 410-2 à L. 410-6 [nouveaux] du code de l'aviation civile)

### **Agrément des organismes de formation et expertise des personnels navigants**

Le présent article introduit cinq articles additionnels dans le code de l'aviation civile afin de donner une base légale à l'activité des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs et aux organismes de formation aéronautique, fixer les conditions de leur agrément par l'autorité administrative et arrêter le cadre juridique des certificats d'aptitude médicale. La plupart des dispositions se traduisent par des habilitations législatives données à l'autorité administrative ou aux organismes de médecine aéronautique.

L'**article L. 410-2** (nouveau) du code de l'aviation civile habilite les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs à délivrer, après examen, les certificats médicaux d'aptitude.

Le Sénat a, par un amendement de la commission des affaires économiques sur lequel le Gouvernement a émis un avis favorable, précisé le dispositif en permettant au ministre, en plus de l'intéressé et de l'employeur, de saisir le conseil médical de l'aéronautique civile prévu par le chapitre IV du titre II du livre IV du code, d'un recours contre les décisions d'aptitude médicale prises par les centres ou les médecins.

L'**article L. 410-3** (nouveau) du code de l'aviation civile charge l'autorité administrative d'agréer les organismes, ou les personnes physiques le cas échéant, dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres

---

(1)Article R. 421-7 : « *Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est chargé :*

« 1° *De présenter aux ministres intéressés toutes propositions relatives aux programmes d'instruction, d'examens, d'entraînement et de contrôle correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel visé aux articles L. 421-6 et L. 421-7, R. 421-5 et R. 421-6 ;*

« 2° *De dégager les enseignements que comporte, pour l'exercice de la profession, l'évolution des techniques aéronautiques. »*

aéronautiques ou les qualifications requises. Les conditions de délivrance de cet agrément sont renvoyées à un arrêté qui devra définir l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières et les programmes de formation exigés de ces organismes et personnes. En outre, l'article impose l'homologation des entraîneurs synthétiques de vol.

Un amendement de M. Gérard le Cam, accepté par le Gouvernement et adopté par le Sénat, a renforcé le contrôle de la formation des pilotes non professionnels en leur imposant de déclarer leur activité et en autorisant l'autorité administrative à ne pas les agréer, cette dernière précision étant implicitement prévue par le code de l'aviation civile.

L'**article L. 410-4** (nouveau) du code de l'aviation civile permet aux examinateurs faisant passer les épreuves d'aptitude et contrôlant les compétences du personnel navigant de procéder également au renouvellement des qualifications sous réserve d'y être habilités par l'autorité administrative.

Le Sénat a adopté, à cet article, deux amendements de précision, après avis favorable du Gouvernement.

L'**article L. 410-5** (nouveau) du code de l'aviation civile détermine les cas où l'agrément et l'habilitation prévus aux articles L. 4102 à L. 4104 peuvent être retirés. Le pouvoir discrétionnaire de retrait sera donc conditionné par l'existence d'une des conditions citées, mais l'existence d'une de ces conditions n'entraînera pas automatiquement une décision de retrait. L'article permet également de suspendre, en cas d'urgence, l'agrément. Un cas d'urgence peut, par exemple, survenir si l'administration s'aperçoit que les formations dispensées ne sont pas réglementaires et sont susceptibles de faire provoquer par les personnels qui les suivent des erreurs graves portant atteinte à la sécurité en vol.

Le Sénat a adopté, à cet article, un amendement rédactionnel, après avis favorable du Gouvernement.

L'**article L. 410-6** (nouveau) du code de l'aviation civile a été créé par un amendement de la commission des affaires économiques adopté par le Sénat, qui a placé sous cet article additionnel au code de l'aviation civile le dernier alinéa de l'article L. 410-5 (nouveau) proposé par le Gouvernement dans son projet de loi. Cet article vise à établir le principe d'équivalence entre les certificats médicaux, formations, épreuves d'aptitude, contrôles de compétence et homologations d'entraîneurs synthétiques de vols entre les Etats membres de la Communauté européenne ou parties à l'accord sur l'Espace économique européen. L'amendement de la commission a été complété par un sous-amendement de M. Gérard le Cam, ouvrant la possibilité de faire passer des épreuves complémentaires en cas de doute sur l'équivalence des conditions ; ces dernières dispositions visent à transposer les dispositions du 3<sup>ème</sup> alinéa de

l'article 4 de la directive n° 91/670/CEE du Conseil du 16 décembre 1991. Le Gouvernement a donné un avis favorable à l'adoption aussi bien de l'amendement que du sous-amendement.

Le niveau des licences est très disparate dans la Communauté européenne. Certains Etats, dont le Portugal ou l'Irlande, acceptent de mettre en place des formations plus sommaires et plus rapides, donc beaucoup moins onéreuses, que dans d'autres pays. La directive européenne permet à chaque Etat d'effectuer un contrôle des qualifications obtenues par ses pilotes dans un pays étranger européen. La France a appliqué de manière très pointue cette faculté, au point de recevoir de la Commission européenne un avis motivé pour manquement à ses obligations communautaires. Le code JAR-FCL réglera ce problème par une obligation d'harmonisation des formations entre les Etats, qui n'auront aucun moyen juridique de s'y soustraire et devront mettre à niveau leur législation dès à présent.

Le dernier alinéa, introduit par un sous-amendement sénatorial, conserve toute sa pertinence afin de s'assurer de l'effectivité de l'harmonisation des formations.

La commission a *adopté* un amendement de la rapporteure précisant que les dispositions de l'article L.410-2 du code de l'aviation civile s'appliquent aux licences relevant de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile (**amendement n° 29**), puis neuf amendements du même auteur précisant que l'autorité compétente visée à l'article 13 est le ministre chargé de l'aviation civile (**amendements n°s 30 à 38**).

La commission a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

#### *Article 14*

### **Abrogations**

Cet article abroge, par coordination, les articles L. 4246 et L. 4247 du code de l'aviation civile qui organisaient la délivrance des brevets sanctionnant un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques et les licences sanctionnant l'aptitude à être membre du personnel navigant pour la période limitée de leur validité. Ces dispositions sont devenues incompatibles avec celles de l'article 12 du projet de loi (article L. 410-1). Cet article a été adopté sans modification par le Sénat.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

*Article additionnel après l'article 14*

(article L. 324-1 [nouveau] du code de l'aviation civile)

**Prix abusivement bas en matière de transport aérien**

L'article 17 du projet de loi insère dans le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure un dispositif de sanction des prix abusivement bas en matière de transport de marchandises par voie navigable. Ce dispositif s'inspire directement du dispositif d'interdiction des prix abusivement bas en matière de transport routier de marchandises, figurant à l'article 23-1 de la loi n° 95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats régissant diverses activités d'ordre économique et commercial.

Votre rapporteure a fait valoir que les tensions sur les prix étaient très fortes dans le secteur du transport aérien et qu'elles conduisaient à une concurrence exacerbée par les prix. Les consommateurs ont tiré profit de la baisse des prix, mais aujourd'hui les compagnies en viennent à réduire les coûts en matière de personnel et de formation pour poursuivre leur politique commerciale. Des offres à prix cassés sont présentées, et il est vraisemblable qu'elles constituent des ventes à perte. Les compagnies ne peuvent rentabiliser ces offres que si leurs concurrents disparaissent, ce qui est contraire aux intérêts des consommateurs et de l'emploi, notamment si la prestation de service est fournie avec le strict minimum des exigences de sécurité et de confort que les passagers sont en droit d'attendre.

La transposition au transport aérien de l'interdiction des prix abusivement bas est sans doute encore plus justifiée que l'application de cette interdiction au secteur de la navigation fluviale.

C'est pourquoi la commission a *adopté* l'amendement de la rapporteure *portant article additionnel* sanctionnant les prix abusivement bas en matière de transport aérien selon les mêmes modalités que celles proposées par le Gouvernement à l'article 17 (**amendement n° 39**).

**TITRE III**

SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES

*Article 15*

**Suppression de la procédure d'autorisation des services occasionnels et harmonisation du régime des services réguliers spécialisés en France**

L'article 15 du projet contient deux réformes : la suppression de la procédure d'autorisation des services occasionnels de transport routier non urbain

de personnes (paragraphe I) et l'ouverture aux transporteurs non résidents des services réguliers privés et des services occasionnels publics (paragraphe II).

Le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre, a défini, en son article 2, les notions de service régulier de transport de voyageurs par route <sup>(1)</sup>, de service régulier spécialisé <sup>(2)</sup> et de service occasionnel <sup>(3)</sup>. Ce règlement communautaire ne s'applique pas aux services réguliers urbains et suburbains (article 3).

L'article 29 de la loi n° 821153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) organise les services réguliers et les services à la demande (ou occasionnels) de transport routier de personnes. Il soumet à déclaration auprès du préfet du département concerné les services réguliers privés non urbains, qu'ils soient d'intérêt régional ou national, et à autorisation du préfet du département concerné les services non urbains occasionnels. Cette dernière procédure est incompatible avec le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 précité (notamment ses articles 1<sup>er</sup> et 6) et le Gouvernement juge inutile la procédure de déclaration.

En conséquence, le **paragraphe I** de l'article 15 supprime la phrase de l'article 29 de la LOTI qui soumet à déclaration les services réguliers et substitue à l'avant-dernier alinéa du même article, qui soumet à autorisation les services occasionnels, un nouvel alinéa qui renvoie à un décret en Conseil d'Etat la définition et les conditions d'exercice de ces derniers services. Cette définition devra être harmonisée avec celle figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° 12/98 du 11 décembre 1997 précité et les conditions d'exécution devront correspondre à celles définies à l'article 4 du même règlement communautaire, cet article laissant aux Etats membres accueillant ces services la possibilité de régler les prix et les conditions contractuelles du transport, les poids et dimensions des véhicules, les prescriptions particulières applicables aux écoliers, aux enfants et aux handicapés moteurs, les temps de conduite et de repos et la taxe sur la valeur

---

(1) services réguliers de transport de voyageurs par route : « services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver. »

(2) services réguliers spécialisés : « services réguliers qui assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs, selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés.

Les services réguliers spécialisés comprennent notamment :

a) le transport « domicile-travail » des travailleurs ;

b) le transport « domicile-établissement d'enseignement » des scolaires et étudiants ;

c) le transport « domicile-lieu de casernement » des militaires et de leurs familles. »

(3) services occasionnels : « services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, y compris les services spécialisés, et qui sont notamment caractérisés par le fait qu'ils transportent des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même. Ces services ne perdent pas le caractère de services occasionnels par le fait qu'ils sont effectués avec une certaine fréquence. »

ajoutée. Les nouvelles conditions devront respecter le principe de liberté, ce qui exclut tout dispositif de déclaration préalable.

Le **paragraphe II** de l'article harmonise le transport routier de voyageurs en France pour les services privés et les services occasionnels. Les services réguliers de transport routier de voyageurs sont organisés en Ile-de-France par le décret n° 49473 du 14 novembre 1949 qui confie leur gestion au Syndicat des transports parisiens. Les services occasionnels relèvent du même décret qui impose aux entreprises effectuant de tels services en Ile-de-France d'être inscrites à un plan départemental géré par la direction régionale de l'équipement.

Ce système est dérogatoire par rapport à la LOTI qui a, cependant, prévu, à son article 46, que l'adaptation de ses dispositions à l'Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales. La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a soumis l'Ile-de-France aux dispositions des articles 28 et 28-1 sur le plan de déplacements urbains (la modification opérée par l'article 8 de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 est purement formelle). Le projet de loi propose de poursuivre l'harmonisation en appliquant la LOTI aux services privés et aux services occasionnels de transport de voyageurs par route de l'Ile-de-France.

La Sénat a adopté cet article sans modification. La commission a également *adopté* l'article *sans modification*.

#### TITRE IV

##### AFFRETEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE

###### *Article 16*

#### **Régime du contrat de transport**

La directive n° 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté a libéralisé l'activité d'affrètement par voie navigable dans la Communauté européenne. Ses dispositions doivent être mises en œuvre au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2000.

La loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables a préparé cette ouverture à la concurrence en mettant en place un régime transitoire pour une période d'au plus six années (article 1<sup>er</sup>). Ce régime repose sur des bureaux d'affrètement qui sont des services de

l'établissement public Voies navigables de France. Ces bureaux mettent en relation transporteurs et donneurs d'ordre au sein de bourses d'affrètement qu'ils gèrent dans les limites de leur circonscription territoriale. Ils établissent des tours de rôle d'affrètement pour la prestation de voyages de transport de marchandises. Ces bureaux réunissent et publient également les besoins et les ressources en matière de transport fluvial. L'organisation économique et contractuelle dépend de la nature de la prestation de transport :

– pour des voyages simples ou multiples, les contrats d'affrètement sont conclus dans le bureau d'affrètement selon un tour de rôle. Le prix du transport est déterminé par Voies navigables de France, mais en cas de refus de deux offres sur une période de 24 heures, le contrat peut être conclu librement ;

– pour la mise à disposition exclusive d'un bateau pour une durée déterminée, pour le transport de marchandises d'un donneur d'ordre, un contrat à temps est librement conclu entre ce dernier et l'entrepreneur de transport. Le prix doit couvrir les charges qui sont définies dans la loi ;

– pour le transport d'un tonnage déterminé, un contrat au tonnage est librement conclu. Le prix doit couvrir les charges qui sont définies dans la loi ;

– pour le transport international, les prix sont libres mais doivent couvrir le coût réel du service rendu.

L'ensemble de ce régime semi-administré est rendu caduc par la directive européenne n° 96/75/CE du 19 novembre 1996. L'article 20 du projet de loi abroge d'ailleurs la totalité de la loi n° 94576 du 12 juillet 1994.

Préparée de longue date, la directive européenne est appliquée par la France depuis le début de l'année 2000. La suppression des bureaux d'affrètement s'est déroulée dans de bonnes conditions grâce à la croissance du marché du transport de marchandises par voie navigable (+ 10 % par an depuis deux ans) et aux investissements et efforts commerciaux des entreprises. Ce sursaut laisse penser qu'il dépasse la bonne conjoncture actuelle et traduit un regain d'intérêt pour le transport par voie d'eau. Les pouvoirs publics ont accompagné les efforts des professionnels, notamment pour améliorer les embranchements fluviaux et réduire les difficultés liées aux ruptures de charge qui constituent le facteur le plus pénalisant pour ce mode de transport peu coûteux, écologique, rapide et sûr.

Le projet de loi propose de modifier le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure ainsi que la loi n° 821153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Le présent article modifie l'article 189 de ce code et introduit neuf articles dans ce code pour fixer les nouvelles modalités de conclusion des contrats de transport de marchandises par voie navigable.

Conformément à la directive européenne, le nouveau cadre législatif repose sur la libre négociation et conclusion des contrats entre les parties et la liberté de négociation des prix. Comme dans l'organisation en vigueur, trois types de contrats sont possibles : le contrat à temps, le contrat au tonnage et le contrat de voyage simple ou multiple, leur objet restant inchangé par rapport aux mêmes contrats définis dans la loi n° 94576 du 12 juillet 1994 (**articles 189-1 à 189-4** (nouveaux) du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure).

Ces contrats constituent des modèles et ont un caractère supplétif. Dans les faits, les entreprises ne font pas appel à d'autres formes de contrat. Ces contrats types sont d'ailleurs prévus par la directive européenne.

Les **articles 189-5 à 189-7** (nouveaux) reprennent la possibilité de sous-traitance du contrat, le dispositif relatif au transport public de marchandises et l'hypothèse de location d'un bateau avec équipage qui existaient déjà dans la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 (article 10) et la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (articles 8 et 34). De même, l'**article 189-8** (nouveau) prévoit la mise au point de contrats types, dont les dispositions s'appliquent de plein droit en l'absence de convention écrite, par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.

En dernier lieu, l'**article 189-9** (nouveau) impose aux entreprises établies en France et utilisant des bateaux de navigation intérieure de se faire inscrire dans un fichier tenu par Voies navigables de France, à des fins statistiques sur la capacité de la batellerie fluviale française.

La Sénat a adopté l'article 16 du projet de loi sans modification.

La commission a *adopté* un amendement de la rapporteure visant à permettre aux autorités de la navigation fluviale de connaître la nature juridique exacte des transports effectués sur les voies navigables afin d'exercer leurs contrôles (**amendement n° 40**). Les abrogations prévues par les articles 19 et 20 du projet de loi conduisent en effet à rendre complètement libre le transport fluvial pour compte propre. Un bateau pourra être utilisé indifféremment en transport pour compte propre ou en transport pour compte d'autrui (qui en application du dernier alinéa de l'article 5 de la loi d'orientation des transports intérieurs est considéré comme un transport public) sous réserve que l'utilisateur se conforme aux règles d'exercice de l'activité publique (attestation de capacité professionnelle, attestation de capacité financière, etc.).

Un décret simple, dont la mention dans la loi n'est pas nécessaire, devrait préciser les conditions d'établissement des documents déterminant cette nature juridique. La rapporteure a fait valoir que l'objectif de cet amendement était de clarifier les situations des transports et d'assurer une certaine forme de traçabilité.

Puis la commission a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

*Article 17*

(article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure)

**Sanction des prix abusivement bas**

L'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure définit des sanctions pénales (amende de 900 francs ou, en cas de récidive, de 9 000 francs) et administratives (arrêt du bateau ou du remorqueur pendant huit jours à un mois, ou réquisition du bateau ou du remorqueur pour la même durée), prononcées dans les deux cas par le directeur de Voies navigables de France, avec possibilité de recours, non suspensif, auprès du ministre en cas d'infraction avec les dispositions du même code. L'article 12 de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables prévoit, en outre, une sanction administrative pécuniaire de 50 000 francs en cas de manquement grave et répété à des prescriptions sur l'affrètement et les contrats de transport.

La libéralisation du transport de marchandises par voie navigable, mise en œuvre par l'article 16 du projet de loi, rend caducs ces dispositifs de sanction. Cependant elle permet, comme en tous secteurs ouverts à la concurrence, de prévoir des sanctions en cas d'offre de prix ayant pour objet ou pour effet de porter atteinte au jeu normal de la concurrence sur le marché. Aussi, le Gouvernement propose-t-il, au travers du présent article, d'établir un système d'interdiction des prix abusivement bas, c'est-à-dire inférieurs au coût cumulé de la réalisation économique de la prestation et des charges entraînées par les obligations légales et réglementaires s'imposant à cette prestation sur le marché français.

Le dispositif présenté, qui a fait l'objet d'un amendement rédactionnel au Sénat avec l'avis favorable du Gouvernement, s'inspire directement du dispositif d'interdiction des prix abusivement bas en matière de transport routier de marchandises, figurant à l'article 231 de la loi n° 95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats régissant diverses activités d'ordre économique et commercial, introduit par la loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat.

Une différence notable entre le projet de loi et le dispositif voté en 1996 est qu'une action en justice contre l'infraction pour vente à prix abusivement bas en matière de transport routier de marchandises peut être engagée par le ministre chargé de l'économie alors qu'elle n'est pas prévue dans le dispositif pour le transport par voie navigable. Un tel pouvoir peut être mis en œuvre en cas de

pratiques restrictives de concurrence visées à l'article 36 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, mais ces pratiques ne constituent pas des infractions pénales ; les sanctions ne sont que civiles et commerciales. La Chancellerie a indiqué que la réorganisation de la politique pénale conduisait à réserver l'initiative des poursuites aux procureurs. Le ministre chargé de l'économie n'a d'ailleurs jamais eu l'occasion d'introduire des actions pénales pour prix abusivement bas en matière de transport routier de marchandises.

L'article 17 du projet de loi dresse une liste non exhaustive des éléments à prendre en compte dans la formation du prix d'une prestation de transport par voie navigable afin d'évaluer le caractère abusivement bas ou non d'une offre. Ces éléments sont nombreux (sept, voire huit, en ne comptant pas les charges résultant des obligations légales et réglementaires). Il faut convenir que réunir ces éléments pour calculer le coût de revient moyen représente une somme de recherches et de calculs très importante et l'évaluation du caractère abusivement bas d'une offre de prix n'est pas évidente. Mais l'efficacité de la mesure d'interdiction nécessite un dispositif pénal très précis.

Le projet de loi cherche à sanctionner les prix d'éviction, c'est-à-dire l'offre de prix ayant pour objet ou pour effet d'éliminer d'un marché une entreprise ou une prestation de service donnée. En 1996, le Parlement avait jugé que le dispositif général du droit de la concurrence (l'article 10-1 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986 précitée) était trop général pour qu'il puisse être appliqué de manière satisfaisante aux prestations de transport de marchandises par route. La même appréciation peut être faite à l'égard des prestations de transport de marchandises par voie navigable. Une circulaire interministérielle du 21 août 1996, publiée au *Journal officiel* du 12 septembre, avait précisé les modalités de mise en œuvre de l'interdiction du prix trop bas dans le transport routier de marchandises. Ce type de dispositif n'a, en effet, besoin d'aucun décret d'application pour être mis en œuvre.

Enfin, il convient de souligner que le marché ne connaît, à ce jour, aucune tension sur les prix (à la baisse comme à la hausse). Il convient de saluer les efforts des professionnels en faveur d'une autorégulation. Grâce à son caractère segmenté par nature (transport sur grands fleuves, qui est très concurrentiel et n'est accessible qu'à de grosses entreprises ; transport sur les canaux de grand gabarit ; transport sur les canaux de petit gabarit, qui constituent le lieu d'exercice privilégié de l'activité des entreprises artisanales), le marché préserve son équilibre dans une croissance forte actuellement (+ 10 % par an).

La commission a *adopté* l'article *sans modification*.

*Article 18*

(article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982)

**Missions de Voies navigables de France**

L'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) définit les missions de Voies navigables de France. Les dispositions de l'article 16 du projet de loi nécessitent qu'elles soient adaptées au nouvel environnement concurrentiel. L'article 18 du projet de loi propose donc une nouvelle rédaction de l'article 41 de la LOTI en ce sens.

Tout d'abord, il est ajouté à la mission générale d'information de Voies navigables de France une mission générale d'observation et de statistique. L'article 189-9 (nouveau) du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, inséré par l'article 16 du projet de loi, donnera les moyens à Voies navigables de France d'accomplir ces deux missions par la constitution d'un fichier de la batellerie fluviale française, du fait de la disparition des bureaux d'affrètement.

Les attributions consultatives de Voies navigables de France sont ensuite maintenues en l'état mais son pouvoir de proposition se trouve réduit en raison de la suppression de nombreuses prérogatives de ses services et de ceux du ministère en matière de transport par voie navigable : la réglementation de l'affrètement, de la tarification et de la régulation de la cale n'est plus visée ; il est cependant substitué un pouvoir de proposition plus général portant sur la réglementation applicable à l'organisation des transports par voie navigable.

En dernier lieu, le pouvoir de Voies navigables de France de gérer les bourses de fret disparaît par coordination. Cette suppression des bureaux d'affrètement a fait l'objet de mesures de reconversions professionnelles exemplaires par Voies navigables de France. Dix agences locales de développement ont été créées pour assurer un démarchage commercial et valoriser le domaine de Voies navigables de France (environ 80 000ha). Les 60 agents qui travaillaient à temps partiel dans les bureaux d'affrètement ont tous été replacés dans les services de Voies navigables de France sans obligation de mobilité (sauf volontaire). Au total, 300 agents travaillent à VNF, auxquels s'ajoutent environ 5 500 agents du ministère de l'équipement mis à disposition par l'Etat, non pas individuellement mais par services.

Le Sénat a adopté l'article sans modification.

La commission a *adopté* un amendement rectifié de M. Daniel Paul précisant que les attributions consultatives de Voies navigables de France portaient également sur la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail (**amendement n° 41 rectifié**). Puis elle a *adopté* l'article *ainsi modifié*.

*Article 19*

(article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure)

**Suppression du fonds d'assainissement  
et mise en place du fonds de la navigation intérieure**

L'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure habilite le ministre de l'équipement à prendre par arrêté des réglementations concernant la composition du parc de la batellerie. Le projet de loi initial prévoyait d'abroger cet article, rendu caduc par la libéralisation du marché du transport de marchandises par voie navigable. Le Gouvernement a présenté un amendement portant rédaction globale de l'article, qui a été adopté par le Sénat.

L'article 19 adopté par le Sénat propose la suppression du fonds d'assainissement des transports fluviaux de marchandises créé par l'article 57 de la loi de finances rectificative pour 1989 n° 89936 du 29 décembre 1989. Cet article chargeait l'Office national de la navigation de la gestion du fonds de déchirage prévu au 1 de l'article 3 du règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil du 27 avril 1989. Le fonds d'assainissement, dont la gestion était confiée à l'Office national de la navigation, avait pour objet de financer des primes de déchirage par la perception d'une taxe auprès des propriétaires de bateaux automoteurs et de barges concernés.

Le Gouvernement propose, par ailleurs, de mettre en place le fonds de la navigation intérieure prévu par 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. Il peut être fait appel au fonds en cas de nécessité pour financer des mesures d'assainissement du marché. Le point 7 de l'article 3 du règlement communautaire permet de supprimer le fonds d'assainissement prévu par l'article 3 du règlement (CE) n° 1101/89 dès lors que le nouveau fonds de la navigation intérieure est mis en place.

Le projet de loi confie la gestion du fonds à Voies navigables de France, qui pourra également, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 718/1999, percevoir la contribution spéciale au fonds due par les propriétaires des bateaux mis en service qui décident de ne pas procéder au déchirage, sans prime, d'un tonnage de cale selon une proportion déterminée par la Commission européenne.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

*Article 20*

**Abrogation**

Par coordination, le présent article abroge la totalité de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables.

Il convient de préciser que plusieurs dispositions du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure ont été abrogées par l'article 16 de cette loi et que l'abrogation de la totalité de la loi du 12 juillet 1994 ne vise pas à rétablir ces dispositions précédemment abrogées.

La commission a *adopté* cet article *sans modification*.

*Article additionnel après l'article 20*

**Contrôle des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse**

La directive n° 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse a défini des exigences essentielles pour l'ensemble de la Communauté européenne aux fins d'établir un système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Ces exigences essentielles reposent sur des spécifications techniques d'interopérabilité s'appliquant aux infrastructures, à l'énergie, au contrôle-commande, à la signalisation et au matériel roulant nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du réseau transeuropéen à grande vitesse.

La transposition des objectifs contenus dans cette directive relève du pouvoir réglementaire. Cependant, l'application des dispositions du paragraphe 5 de son article 13 nécessite l'adoption d'une mesure législative :

« 5. *Sans préjudice des dispositions de l'article 12 :*

« a) *tout constat par un Etat membre de l'établissement indu de la déclaration « CE » de conformité entraîne pour le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté l'obligation de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet Etat membre ;*

« b)  *dans le cas où la non-conformité persiste, l'Etat membre doit prendre toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 12. »*

La directive n'impose pas aux fabricants répondant aux appels d'offres pour la passation d'un marché lié au réseau transeuropéen à grande vitesse d'apposer le marquage « CE » sur les constituants d'interopérabilité (matériels ou logiciels) ; une déclaration du fabricant suffit dès lors que les constituants ont satisfait à l'évaluation de conformité ou à l'aptitude à l'emploi. Cependant, la directive exige que les autorités nationales chargées d'autoriser la mise en service du réseau et des matériels procèdent à des vérifications sur chacune des structures, appelées « sous-systèmes », du système ferroviaire.

Or, l'article L. 215-18 du code de la consommation, qui organise le contrôle en France du marquage communautaire de conformité, ne permet à l'administration de consigner et exiger la mise en conformité que des seules « *marchandises soumises à une obligation communautaire de marquage CE et dépourvues de ce marquage* » et « *marchandises qui, bien que portant le marquage CE, sont cependant manifestement non conformes à la réglementation du marquage qui leur est applicable* ».

Les constituants d'interopérabilité ne faisant l'objet d'aucun marquage CE de conformité aux exigences de la directive n° 96/48/CE du 23 juillet 1996 du fait qu'ils sont présumés conformes dès lors qu'ils sont munis d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, les dispositions de l'article L. 215-18 du code de la consommation ne peuvent être utilisées pour effectuer les interventions.

Le Gouvernement a donc déposé un amendement (n° 1) visant à compléter cet article du code pour couvrir le cas où une marchandise munie d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi ne serait pas conforme aux exigences essentielles prévues par la réglementation concernant cette déclaration. Sur la proposition de la rapporteure, la commission a *adopté l'amendement n° 1* du Gouvernement *portant article additionnel* après l'article 20.

*La commission a adopté l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.*



En conséquence, *la commission de la production et des échanges vous demande d'adopter, en première lecture, le projet de loi (n° 2124), adopté par le Sénat, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, modifié par les amendements figurant au tableau comparatif ci-après.*



**TABLEAU COMPARATIF**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	—	—	—
	<p align="center"><b>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</b></p>	<p align="center"><b>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</b></p>	<p align="center"><b>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</b></p>
	<p align="center">TITRE I<sup>ER</sup> <b>TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITES NAUTIQUES</b></p>	<p align="center">TITRE I<sup>ER</sup> <b>TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITES NAUTIQUES</b></p>	<p align="center">TITRE I<sup>ER</sup> <b>TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITES NAUTIQUES</b></p>
	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b></p>	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b></p>	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b></p>
	<p align="center">Article 1<sup>er</sup></p>	<p align="center">Article 1<sup>er</sup></p>	<p align="center">Article 1<sup>er</sup></p>
<b>Code de commerce</b>	<p>L'article 80 du code de commerce est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>L'article 80 du code de commerce est ainsi rédigé :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p><b>Art. 80.</b> - Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements ; ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire ; enfin, de constater le cours du fret ou du nolis.</p>	<p>« <i>Art. 80.</i> - Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant. »</p>	<p>« <i>Art. 80.</i> - La conduite en douane des navires est effectuée par l'armateur ou son représentant.</p>	<p>« <i>Art. 80.</i> - <i>Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine.</i> » <b>(amendement n° 3 cor.)</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchement à tous étrangers, maîtres de navires, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer.</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>
<p style="text-align: center;"><b>Loi du 28 avril 1816 sur les finances</b></p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p>
<p><b>Art. 91.</b>- Les avocats à la Cour de cassation, notaires, avoués, greffiers, huissiers, agents de change, courtiers commissaires-priseurs pourront présenter à l'agrément du président de la République des successeurs, pourvu qu'ils réunissent les qualités exigées par les lois. Cette faculté n'aura pas lieu pour les titulaires destitués. Les successeurs présentés à l'agrément, en application du présent alinéa, peuvent être des personnes physiques ou des sociétés civiles professionnelles.</p> <p>.....</p>	<p>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.</p>	<p>Les titulaires...</p> <p>... marchande et de la suppression du monopole qui leur était conféré dans ce domaine jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>	<p>Les titulaires...</p> <p>... marchande. <b>(amendement n° 4)</b></p>
<p>.....</p>	<p>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.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	—	—	—
	Article 3	Article 3	Article 3
	<p>Les demandes d'indemnisation sont portées par chaque intéressé devant une commission nationale présidée par un magistrat de la Cour des comptes. La composition et le fonctionnement de cette commission sont fixés par décret en Conseil d'Etat. A peine de forclusion, la demande d'indemnisation doit être présentée devant la commission au plus tard dans les deux ans suivant la date de publication du décret susmentionné.</p>	<p>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.</p>	<p>Les demandes d'indemnisation sont portées <i>par chaque intéressé</i> devant une commission nationale présidée par un magistrat de <i>la Cour des comptes</i>. <i>La composition et le fonctionnement de cette commission</i> sont fixés par décret en Conseil d'Etat. <i>A peine de forclusion, la demande d'indemnisation doit être présentée devant la commission au plus tard dans les deux ans suivant la date de publication du décret susmentionné.</i></p>
	<p>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 de pleine juridiction devant le Conseil d'Etat.</p>	La commission...	La commission...
		... recours devant la cour d'appel de Paris.	... recours <i>de pleine juridiction</i> devant le Conseil d'Etat.
			<b>(amendement n° 5)</b>
			<b>(amendement n° 6)</b>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p>	<p>Article 4</p> <p>I. - La valeur des offices, limitée aux activités faisant l'objet du privilège supprimé par la présente loi, est calculée :</p> <p>- 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</p> <p>- en affectant cette somme d'un coefficient de 0,5 pour lesdits offices ;</p> <p>- 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.</p> <p>La recette nette est égale à la recette encaissée par l'office, retenue pour le calcul de l'imposition des bénéfices, diminuée des débours payés pour le compte des clients et des honoraires rétrocedés.</p>	<p>Article 4</p> <p>I. - <i>(Sans modification)</i></p>	<p>Article 4</p> <p>I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>- en prenant pour base la somme de la recette nette moyenne au cours des <i>cinq derniers</i> exercices <i>clos et connus de l'administration fiscale à la date de promulgation de la présente loi</i> et de trois fois le solde moyen d'exploitation de l'office au cours des mêmes exercices</p> <p><b>(amendement n° 7)</b></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>- en multipliant le total ainsi obtenu par le rapport du chiffre d'affaires moyen des <i>mêmes cinq derniers</i> exercices <i>clos et connus</i> de l'office correspondant aux activités faisant l'objet du privilège sur le chiffre d'affaires global moyen des <i>mêmes cinq derniers</i> exercices <i>clos et connus</i> de l'office.</p> <p><b>(amendement n° 7)</b></p> <p>La recette nette est égale <i>aux produits d'exploitation encaissés</i> par l'office, retenus pour le calcul de l'imposition des bénéfices.</p> <p><b>(amendement n° 8)</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p>	<p>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 bénéficiaires en application des articles 36 à 39 du code général des impôts.</p> <p>Les données utilisées sont celles qui figurent sur la déclaration fiscale annuelle et dans la comptabilité de l'office.</p> <p>II. - Le montant de l'indemnité afférente à la perte du droit de présentation est fixé à 65 % de la valeur déterminée au I.</p> <p>III. - Cette indemnité est versée aux courtiers interprètes et conducteurs de navires sous la forme d'un seul versement dans les douze mois suivant le dépôt de la demande.</p>	<p>—</p> <p>II. - <i>(Sans modification)</i></p> <p>III. - Cette indemnité ... dans les six mois suivant le dépôt de la demande.</p> <p>Article 4 bis <i>(nouveau)</i></p> <p>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.</p>	<p>—</p> <p>Le solde d'exploitation est égal <i>au résultat d'exploitation majoré des dotations aux amortissements et provisions et des autres charges financières et diminué</i> des produits financiers <i>et des reprises sur amortissements et provisions.</i></p> <p><b>(amendement n° 9)</b></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>II. - <i>(Sans modification)</i></p> <p>III. - <i>(Sans modification)</i></p> <p>Article 4 bis</p> <p><b>Supprimé (amendement n° 10)</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	—	—	—
	Article 5	Article 5	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 ou de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises 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.	Les conditions...  ... justice, de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, <i>de commissaire-priseur</i> , notamment en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes et de formation professionnelle, sont fixées par décret en Conseil... ... susmentionné.	Les conditions...  ... justice <i>ou</i> de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, notamment... <b>(amendement n° 11)</b>
		Article 5 bis (nouveau)	Article 5 bis
		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 <i>quindecies</i> du code général des impôts, sous réserve des dispositions des II et III ci-dessous.	<b>Supprimé</b> <b>(amendement n° 12)</b>
		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.	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	—	<p>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.</p>	—
		<p>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.</p>	
		<p>Article 5 <i>ter</i> (nouveau)</p>	<p>Article 5 <i>ter</i></p>
		<p>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.</p>	<p>Pendant un délai de deux ans... <b>(amendement n° 13)</b></p>
			<p>même code. ...</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>Code de commerce</b></p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 6</p> <p>Sont supprimés :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 6</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 6</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p><b>Art. 77.</b> - Il y a des courtiers de marchandises,</p> <p>Des courtiers interprètes et conducteurs de navires,</p> <p>Des courtiers de transport par terre et par eau.</p> <p>.....</p>	<p>- à l'article 77 du code de commerce, les mots : « Des courtiers interprètes et conducteurs de navires » ;</p>		
<p><b>Art. 81.</b> - Le même individu peut si l'acte du Gouvernement qui l'institue l'y autorise, cumuler les fonctions d'agent de change, de courtier de marchandises, et de courtiers interprète et conducteur de navire.</p>	<p>- à l'article 81 du même code, les mots : « et de courtier interprète et conducteur de navires » ;</p>		
<p><b>Art. 82.</b> - Les courtiers de transport par terre et par eau, constitués selon la loi, ont seuls, dans les lieux où ils sont établis, le droit de faire le courtage des transports par terre et par eau ; ils ne peuvent cumuler, dans aucun cas et sous aucun prétexte, les fonctions de courtiers de marchandises, ou de courtiers conducteurs de navires, désignées aux articles 78 et 80.</p> <p>.....</p>	<p>- à l'article 82 du même code, les mots : « ou de courtiers conducteurs de navires, désignés aux articles 78 et 80 » ;</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p><b>Art. 84.</b> - Les agents de change et les courtiers interprètes conducteurs de navires sont tenus d'avoir un livre revêtu des formes prescrites par l'article 11.</p>	<p>- à l'article 84 du même code, les mots : « et les courtiers interprètes conducteurs de navires ».</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>Ils sont tenus de mentionner dans ce livre, jour par jour, et par ordre de dates, sans ratures, interlignes ni transpositions, et sans abréviations ni chiffres, toutes les conditions des négociations et, en général, de toutes les opérations faites par leur entremise.</p>	<p>A l'article 81 du même code, après les mots : « d'agent de change », la virgule est remplacée par le mot : « et ».</p>		
<p><i>(Article 81 : voir ci-dessus)</i></p>			
<p><b>Art. 85.</b> - Un agent de change, ou courtier ne peut, dans aucun cas et sous aucun prétexte, faire des opérations de commerce ou de banque pour son compte.</p>	<p>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</p>		
<p>Il ne peut s'intéresser directement ni indirectement, sous son nom, ou sous un nom interposé, dans aucune entreprise commerciale.</p> <p>.....</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	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.	—	—
<b>Code des douanes</b>	<p style="text-align: center;">CHAPITRE II</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>I. - L'article 219 du code des douanes est ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">CHAPITRE II</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">CHAPITRE II</p> <p style="text-align: center;"><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p><b>Art. 219.</b> – I. - Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :</p>	<p style="text-align: center;">« Art. 219. - I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :</p>	<p style="text-align: center;">« Art. 219. - I. - Pour être francisé, <i>en sus d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant sa totale sécurité et sa conformité aux règles de navigabilité en vigueur</i>, un navire armé... ...suivantes :</p> <p style="text-align: center;"><b>(amendement n° 14 cor.)</b></p>	<p style="text-align: center;">« Art. 219. - I. - Pour être francisé, <i>en sus d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant sa totale sécurité et sa conformité aux règles de navigabilité en vigueur</i>, un navire armé... ...suivantes :</p> <p style="text-align: center;"><b>(amendement n° 14 cor.)</b></p>
<p>1 Avoir été construit dans le territoire de la République française dans lequel il doit être francisé 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.</p>	<p style="text-align: center;">« 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 ;</p>	<p style="text-align: center;">« 1° <i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">« 1° <i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>2 A Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, 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.</p>	<p>« 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 ;</p>		<p>« 2° (Sans modification)</p>
<p>B Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	<p>« 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.</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>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. L'exploitation et l'utilisation du navire doivent alors être également dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	<p>« 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 ;</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen :</p>			
<p><i>a)</i> dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;</p>			
<p><i>b)</i> dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>c) dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;</p>	<p>« 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 ;</p>		
<p>C Soit appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au paragraphe A ci-dessus et à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B ;</p>	<p>« D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p>		
<p>D Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p> <p>a) ou pour moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au paragraphe A ci-dessus ;</p>	<p>« 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 ;</p>		
<p>b) ou pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B ci-dessus ;</p>	<p>« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>c) ou pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des français remplissant les conditions prévues au paragraphe A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B.</p>	<p>« 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.</p>		
<p>3 Indépendamment des cas prévus au paragraphe 2 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances dans les deux cas ci-après :</p>	<p>« 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 :</p>		<p>« 3° (Sans modification)</p>
<p>1° lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux paragraphes 2 B, 2 C, 2 D b ou c, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la totalité mais à la moitié 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 paragraphe 2 A ou 2 B ci-dessus ;</p>	<p>« 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 ;</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>2° lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale, répondant aux conditions prévues respectivement aux paragraphes A et B du 2 ci-dessus, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>	<p>« 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.</p>		
<p>II. - Les navires étrangers peuvent être également francisés lorsque, à la suite d'un naufrage sur les côtes du territoire où la francisation doit avoir lieu, ils sont devenus entièrement propriété française et sont montés par des français, après réparations s'élevant au quadruple au moins de leur prix d'achat.</p>	<p>« 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. »</p>		<p>« II. - Lorsqu'il ...</p> <p>...qu'à la condition <i>qu'il soit</i>, pendant la durée de son affrètement, <i>dirigé et contrôlé</i> à partir d'un établissement...</p> <p><b>(amendement n° 15)</b></p> <p>... français. »</p>
<p>.....</p>	<p>II. - Après l'article 219 du code des douanes, il est inséré un article 219 bis ainsi rédigé :</p>		<p>II.- (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
	<p>« Art. 219 bis. - I. - Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :</p>		<p>« Art. 219 bis. - I. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
	<p>« 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 ;</p>		<p>« 1° (<i>Sans modification</i>)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p data-bbox="451 421 791 819">« 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 ;</p> <p data-bbox="451 853 791 1252">« 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 ;</p> <p data-bbox="451 1285 791 1796">« 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 ;</p>	—	<p data-bbox="1137 421 1477 483">« 2° A. - <i>(Sans modification)</i></p> <p data-bbox="1137 853 1477 916">« B. - <i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<hr/>	<p>« 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 ;</p> <p>« D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p> <p>« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;</p> <p>« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p> <p>« 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.</p> <p>« 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 :</p> <p>« 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 ;</p>	<hr/>	<p>« C. - (<i>Sans modification</i>)</p> <p>« D. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>« a) (<i>Sans modification</i>)</p> <p>« b) (<i>Sans modification</i>)</p> <p>« c) Ou pour ... ...de la Communauté européenne remplissant ... <b>(amendement n° 16)</b> ... au B.</p> <p>« 3° (<i>Sans modification</i>)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE I<sup>ER</sup> Individualisation et francisation des navires</b></p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>« 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.</p> <p>« 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.</p> <p>« III. - Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.</p> <p>« Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. »</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>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 :</p> <p>« Art 3. - Les règles de francisation des navires sont fixées par les articles 219 et 219 bis du code des douanes, ci-après reproduits :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>« II.- <i>(Sans modification)</i></p> <p>« III.- <i>(Sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art 3. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p><b>Art. 3.-</b> Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :</p>	<p>« <i>Art. 219. - I. -</i> Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :</p>	<p>—</p>	<p>« <i>Art. 219. - I. -</i> Pour être francisé, <i>en sus d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant sa totale sécurité et sa conformité aux règles de navigabilité en vigueur</i>, un navire armé... ...suivantes :</p>
<p>1° Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, 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 ;</p>	<p>« 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.</p>		<p><b>(amendement n° 17 cor.)</b></p>
	<p>« 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 ;</p>		<p>« 1° (<i>Sans modification</i>)</p>
			<p>« 2° (<i>Sans modification</i>)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>2° Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	<p>« 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.</p>		
<p>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. L'exploitation et l'utilisation du navire doivent alors être également dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	<p>« 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 ;</p>		
<p>En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen :</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>a) Dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;</p>			
<p>b) Dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;</p>			
<p>c) Dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;</p>			
<p>3° Soit appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des ressortissants d'un Etat membre de la communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;</p>	<p>« 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 ;</p>		
<p>4° Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail ;</p>	<p>« D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail ;</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>a) Ou pour la moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au 1° du présent article ;</p>	<p>« 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 ;</p>	—	—
<p>b) Ou pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;</p>	<p>« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p>	—	—
<p>c) Ou pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article.</p>	<p>« 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.</p>	—	—
<p><b>Art. 3-1.-</b> Indépendamment des cas prévus à l'article 3 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances dans les deux cas ci-après :</p>	<p>« 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 :</p>	—	<p>« 3° (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>1° Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux 2°, 3°, 4° b ou 4° c de l'article 3 ci-dessus, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions, ne s'étendent pas à la totalité mais à la moitié 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 aux 1° ou 2° de l'article 3 ci-dessus ;</p>	<p>« 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 ;</p>		
<p>2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale, répondant aux conditions prévues respectivement au 1° ou au 2° de l'article 3, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>	<p>« 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.</p>		
<p>.....</p>	<p>« 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.</p>		<p>« II. - Lorsqu'il ...</p> <p>... qu'à la condition <i>qu'il soit</i>, pendant la durée de son affrètement, <i>dirigé et contrôlé</i> à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p> <p><b>(amendement n° 18)</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p data-bbox="451 421 791 539">« Art. 219 bis. - I. - Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :</p> <p data-bbox="451 573 791 909">« 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 ;</p> <p data-bbox="451 943 791 1335">« 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 ;</p> <p data-bbox="451 1368 791 1760">« 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 ;</p>	—	<p data-bbox="1137 421 1477 483">« Art. 219 bis. - I. - (Alinéa sans modification)</p> <p data-bbox="1137 573 1477 636">« 1° (Sans modification)</p> <p data-bbox="1137 943 1477 1005">« 2° A. - (Alinéa sans modification)</p> <p data-bbox="1137 1368 1477 1431">« B. - (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<hr/>	<p>« 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 ;</p> <p>« 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 ;</p> <p>« D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail ;</p> <p>« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;</p> <p>« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p> <p>« 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.</p>	<hr/>	<hr/> <p>« C. - (<i>Sans modification</i>)</p> <p>« D. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>« a) (<i>Sans modification</i>)</p> <p>« b) (<i>Sans modification</i>)</p> <p>« c) Ou pour moitié ... ... européenne remplissant ... <b>(amendement n° 19)</b> ... au B.</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p data-bbox="451 421 791 607">« 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 :</p> <p data-bbox="451 636 791 1003">« 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 ;</p> <p data-bbox="451 1032 791 1368">« 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.</p> <p data-bbox="451 1397 791 1704">« 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.</p> <p data-bbox="451 1733 791 1861">« III. - Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.</p> <p data-bbox="451 1890 791 2011">« Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. »</p>	—	<p data-bbox="1136 421 1476 483">« 3° (<i>Sans modification</i>)</p> <p data-bbox="1136 1397 1476 1460">« II. - (<i>Sans modification</i>)</p> <p data-bbox="1136 1733 1476 1796">« III. - (<i>Sans modification</i>)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
Code des douanes			
TITRE IX NAVIGATION	CHAPITRE III Dispositions diverses	CHAPITRE III Dispositions diverses	CHAPITRE III Dispositions diverses
			<i>Article additionnel avant l'article 9</i>
			<i>Afin de vérifier la pertinence des moyens et des procédures mis en œuvre, des exercices « Polmar » sont effectués chaque année, sous la responsabilité des préfets territoriaux, des préfets maritimes et des autorités portuaires.</i>
			<i>Leurs résultats sont portés à la connaissance des autorités gouvernementales, du Parlement, des collectivités locales concernées par la mise en place des plans « Polmar ».</i>
			<i>La collaboration des Etats maritimes voisins est recherchée.</i>
			<b>(amendement n° 20)</b>
CHAPITRE II	Article 9	Article 9	Article 9
Navigation réservée	I. - L'intitulé du chapitre II du titre IX du code des douanes est ainsi rédigé : « Dispositions particulières ».	<i>(Sans modification)</i>	I. - <i>(Sans modification)</i>
	II. - Les articles 257 à 259 du code des douanes sont ainsi rédigés :		II. - <i>(Alinéa sans modification)</i>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p><b>Art. 257.</b> - Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés au pavillon français. Toutefois, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser un navire étranger à assurer un transport déterminé.</p>	<p>« <i>Art. 257.</i> - 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.</p>		<p>« <i>Art. 257.</i> - Les transports ...</p>
<p><b>Art. 258.</b> - 1 Sont également réservés au pavillon français les transports effectués :</p>	<p>« 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.</p>		<p>... européen <i>et</i> immatriculés ...  <b>(amendement n° 21)</b></p> <p>Etat. ...</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p><i>a)</i> entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;</p>	<p>« <i>Art. 258.</i> - 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 :</p>		<p>« <i>Art. 258.</i> - <i>(Sans modification)</i></p>
<p><i>b)</i> entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.</p>	<p>« <i>a)</i> Entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;</p>		<p>« <i>b)</i> Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>2 Des arrêtés du ministre chargé de la marine marchande, pris après avis du ministre de l'économie et des finances, peuvent réserver aux navires français les transports de certaines marchandises effectués :</p>	<p>« 2° L'autorité administrative peut réserver, dans des conditions fixées par décret, aux navires mentionnés au 1° les transports de certaines marchandises effectués :</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>a) entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;</p>	<p>« a) Entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>b) entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.</p>	<p>« b) Entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>3 Il peut être dérogé aux dispositions prévues par le paragraphe 1er et par le paragraphe 2 du présent article par des décisions de l'administration locale des affaires maritimes.</p>	<p>« 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.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p><b>Art. 259.</b> - 1 En cas d'événements exceptionnels ayant pour effet d'interrompre temporairement les relations maritimes réservées au pavillon français, le Gouvernement peut suspendre par décret pris en conseil des ministres et pendant tout le temps que dure cette interruption, l'application de l'article 257 ci-dessus.</p>	<p>« 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</p>	<p>—</p>	<p>« Art. 259. - En cas d'événements ...</p>
<p>2 Il peut également, dans la même forme et durant la même période, admettre exceptionnellement au bénéfice de leur origine les produits qui, par suite de l'interruption des relations normales, ne peuvent être importés dans les conditions réglementaires. Le bénéfice de ce régime est réservé aux seuls produits accompagnés</p>	<p>... décret délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, et pendant tout le temps ...</p>	<p>—</p>	<p>... décret <i>délibéré</i> en conseil des ministres <i>après avis du</i> Conseil d'Etat, et pendant tout le temps ... <b>(amendement n° 22)</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>d'un certificat d'origine, dans les conditions fixées par l'administration des douanes.</p>	<p>les navires battant pavillon d'un Etat autre que ceux précités à effectuer des transports entre les ports de la France métropolitaine.</p>		<p>... métropolitaine.</p>
<p>3 Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent.</p>	<p>« Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent. »</p>		<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>4 Restent admissibles au bénéfice de leur origine les marchandises en cours de route qui sont justifiées avoir été expédiées avant la publication du décret au Journal officiel.</p>			
<p><b>Loi du 18 août 1936 tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle des prix de vente des combustibles minéraux</b></p>			
<p>.....</p>	<p>Article 10</p>	<p>Article 10</p>	<p>Article 10</p>
<p><b>Art. 7.</b> – Sous réserves de stipulations contraires dans des accords internationaux, les importations de charbons étrangers par mer, autres que celles qui sont destinées aux services publics et aux entreprises concessionnaires ou subventionnées visées au décret du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français, devront, dans une proportion de 40 % au moins, être faites par des navires des ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.</p>	<p>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, modifiée par l'article 4 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p>(Sans modification)</p>	<p>(Sans modification)</p>
	<p>« Ces navires peuvent appartenir en propriété à des ressortissants de l'Espace économique Européen ou être exploités commercialement par ces mêmes ressortissants. »</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Toutefois, des dérogations pourront être accordées par le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande dans tous les cas où les navires visés à l'alinéa précédent ne seraient pas en mesure d'offrir au trafic d'importation le tonnage approprié.</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p><b>Décret-loi du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français</b></p>		<p>Article 10 bis (nouveau)</p> <p>Le décret-loi du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français est abrogé.</p>	<p>Article 10 bis</p> <p>(Sans modification)</p>
<p><b>Art. 1<sup>er</sup>.</b>— Les services publics et les entreprises concessionnaires ou subventionnées visés au dernier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> du décret du 16 juillet 1935, instituant un prélèvement de 10 % sur les dépenses publiques et à l'article 1<sup>er</sup> du décret du 30 Juillet 1935, doivent réserver à des navires français les transports des cargaisons qui leur sont destinées, des cargaisons qu'ils expédient et des passagers voyageant à leur compte.</p>			
<p><b>Art. 2.</b>— Le ministre de la marine marchande peut accorder des dérogations à cette obligation, soit en cas de nécessité urgente ou pour l'exécution des contrats en cours au jour de la publication du présent décret, soit lorsqu'un navire français ne peut effectuer le transport, soit enfin dans le cas où l'armement français cesserait de maintenir aux chargeurs, toutes conditions égales, des tarifs de fret en harmonie avec ceux des frets étrangers.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>En ce qui concerne les colonies et pays de protectorat relevant du ministère des colonies, pour les transports effectués au compte de leurs services publics ou des entreprises concédées ou subventionnées par ces colonies ou pays de protectorat, le ministre des colonies peut également accorder des dérogations à ladite obligation dans les mêmes conditions, sous réserve de prendre au préalable l'avis du ministre de la marine marchande ou, en cas d'urgence, de l'informer de la dérogation accordée.</p> <p><b>Art. 3.</b>— En ce qui concerne les entreprises qui ne satisferaient pas aux prescriptions du présent décret, le ministre compétent pourra, sur la demande du ministre de la marine marchande, prononcer la résiliation d'office ou la déchéance, sauf la faculté de substituer à l'une ou l'autre de ces mesures des indemnités compensatrices qui resteront à la charge de ces entreprises. Ces indemnités, dont le taux sera fixé par décret, seront perçues en vertu d'ordres de recettes émis au profit du Trésor public par l'administration de la marine marchande.</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p><b>Art. 4.</b>— Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.</p>	<p>—</p> <p>Article 11</p>	<p>—</p> <p>Article 11</p>	<p>—</p> <p>Article 11</p>
<p><b>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</b></p> <p>.....</p>	<p>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 :</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
<p><b>Art. 3.</b>— La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution sont subordonnés à des visites du navire effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.</p>			
<p>Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin et ses intérêts connexes, tels que définis par la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, son départ peut être interdit ou ajourné après visite.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Peuvent également faire l'objet de cette interdiction de départ les navires mus à titre principal par un moteur sans cependant être assujettis à l'obtention des titres de sécurité mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils ne sont pas en conformité avec les règles de sécurité qui leur sont applicables ou que l'équipage ne possède pas la qualification requise pour les conduire.</p> <p>« Ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :</p> <p>« - les administrateurs des affaires maritimes ;</p> <p>« - les inspecteurs des affaires maritimes ;</p> <p>« - les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;</p> <p>« - les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;</p> <p>« - les médecins des gens de mer ;</p> <p>« - les contrôleurs des affaires maritimes ;</p> <p>« - les syndics des gens de mer ;</p> <p>« - les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;</p> <p>« - les gendarmes maritimes ;</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>« - les inspecteurs relevant de la direction générale de l'aviation civile ;</p>	<p>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 ».</p>		
<p>« - les membres des commissions de visite ;</p>			
<p>« - le personnel des sociétés de classification agréées. »</p>			
<p><b>Art. 4.</b> – 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 et 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 font l'objet d'un constat établi 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.</p>	<p>2° Le deuxième alinéa de l'article 4 est ainsi rédigé :</p>		
<p>.....</p>	<p>« 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. »</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p><b>Art. 8.</b> - Sera punie d'une amende de 1 000 F à 100 000 F et d'un emprisonnement d'un mois à 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 ou l'autorisation d'usage exigée .</p>	<p>—</p> <p>3° Le premier alinéa de l'article 8 est ainsi rédigé :</p> <p>« 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. »</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p><i>Article additionnel après l'article 11</i></p> <p><i>« I.- Le titre II du livre III du code des ports maritimes (partie législative) est complété par un chapitre ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« CHAPITRE V « Des déchets d'exploitation et résidus de cargaison</i></p> <p><i>« Art. L. 325-1.- Les capitaines de navire faisant escale dans un port maritime sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes.</i></p> <p><i>« Les officiers de port peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.</i></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

—  
*« Toutefois, s'il s'avère que le navire dispose d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt, il peut être autorisé à prendre la mer.*

*« Le présent article s'applique à tous les navires, y compris les navires armés à la pêche ou à la plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception des navires de guerre ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.*

*« On entend par :*

*« – « déchets d'exploitation des navires » : tous les déchets et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire, ainsi que les déchets liés à la cargaison ;*

*« – « résidus de cargaison » : les restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantité déversées lors du chargement ou déchargement.*

*« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.*

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

—

—

—

—

« Art. L. 325-2.— Lorsqu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 325-1, son capitaine est passible d'une amende calculée comme suit :

« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 600 à 2 000 euros ;

« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 2 000 à 4 000 euros ;

« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 100 mètres : 4 000 à 20 000 euros.

« II.- Les dispositions prévues aux articles L. 325-1 et L. 325-2 du code des ports maritimes entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la publication du décret en Conseil d'Etat prévu audit article L. 325-1. »

**(amendement n° 24  
et adoption de  
l'amendement n° 2 rect. de  
MM. Le Drian et Le Bris)**

*Article additionnel  
après l'article 11*

*Le Gouvernement déposera, avant le 31 décembre 2001, sur le bureau des Assemblées un rapport décrivant l'évolution qu'il compte imprimer aux moyens alloués au contrôle maritime d'ici 2005.*

**(amendement n° 23 rect.)**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p>	<p>TITRE II <b>PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE</b></p>	<p>TITRE II <b>PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE</b></p>	<p>TITRE II <b>PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE ET FORMATION DES PRIX EN MATIERE DE TRANSPORT AERIEN</b> (amendement n° 25)</p>
<p><b>Code de l'aviation civile</b></p>	<p>Article 12</p> <p>L'article L. 410-1 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :</p>	<p>Article 12</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>Article 12</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p><b>Art. L. 410-1.</b> - Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude dans les conditions qui sont déterminées par le ministre chargé de l'aviation civile.</p>	<p>« <i>Art. L. 410-1.</i> - 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.</p> <p>« 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.</p>	<p>« <i>Art. L. 410-1.</i> - <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>« <i>Art. L. 410-1.</i> - Le commandant ...</p> <p>... par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, et, le cas échéant, du ministre de la défense.</p> <p><b>(amendement n° 26)</b></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>« Les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrés par l'autorité administrative sous réserve des dispositions de l'article L. 410-4, 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.</p>	<p>« Les titres... ... administrative après examen...  ... requises.</p>	<p>« Les <i>brevets</i> sont délivrés par le <i>ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, le ministre de la défense</i> après examen et sont définitivement acquis. <i>Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par les mêmes autorités ministérielles après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée.</i> Dans ce dernier cas, le <i>maintien</i> de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. <i>Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise.</i></p> <p><b>(amendement n° 27)</b></p>
	<p>« 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. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>« Certains ...  ... par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. »</p> <p><b>(amendement n° 28)</b></p>
Article 13	<p>Après l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile, il est inséré les articles L. 410-2 à L. 410-5 ainsi rédigés :</p>	<p>Article 13  (Alinéa sans modification)</p>	<p>Article 13  (Alinéa sans modification)</p>
	<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 410-2. - (Alinéa sans modification)</p>	<p>« Art. L. 410-2. - (Alinéa sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>« 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 oeuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>« A cet effet, pour les licences relevant de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile, ils doivent être agréés par le ministre chargé de l'aviation civile dans des conditions fixées ...  <b>(amendements n<sup>os</sup> 29 et 30)</b>                      ... médical.</p>
	<p>« Le Conseil médical de l'aéronautique civile, s'il est saisi par l'intéressé ou l'employeur, à la suite des décisions prises par les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs, décide de l'aptitude du personnel navigant.</p>	<p>« Le conseil...                      ...saisi d'un recours par le ministre chargé de l'aviation civile, l'intéressé...                      ... centres de médecine...                      ...                      navigant.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 410 - 3. -                      (Alinéa sans modification)</p>	<p>« Art. L. 410-3. - Les organismes ...                      ... agréés par le ministre chargé de l'aviation civile. Les conditions d'agrément sont fixées par arrêté ministériel. Elles portent sur ...  <b>(amendements n<sup>os</sup> 31 et 32)</b>                      ... d'opérations.</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>« Les organismes qui ne sont pas agréés déclarent leur activité à l'autorité administrative dans des conditions fixées par arrêté.</p>	<p>« 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.</p>	<p>« Les organismes ...</p>
	<p>« 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.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>... activité au ministre chargé de l'aviation civile, dans des conditions fixées par arrêté ministériel. <b>(amendements n<sup>os</sup> 33 et 34)</b></p>
	<p>« 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 habilités par l'autorité administrative à procéder 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.</p>	<p>« Art. L. 410-4. - Les examinateurs ... peuvent être en outre habilités par l'autorité administrative à procéder eux-mêmes au renouvellement ... requis.</p>	<p>« Les entraîneurs ...</p> <p>... par arrêté ministériel. Cette homologation ... <b>(amendement n<sup>o</sup> 35)</b></p> <p>... techniques.</p> <p>« Art. L. 410-4. - Les examinateurs ...</p> <p>... habilités par le ministre chargé de l'aviation civile, à procéder eux-mêmes au renouvellement ... par arrêté ministériel. Elles portent ... <b>(amendements n<sup>os</sup> 36 et 37)</b> ... requis.</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p>	<p>« Art. L. 410-5. - L'agrément des organismes de formation, des centres d'expertises 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'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou, le cas échéant, 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.</p> <p>« Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence ainsi que les homologations d'entraîneurs synthétiques de vols 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 compétences et les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4 du présent code, dans des conditions fixées par arrêté. »</p>	<p>« Art. L. 410-5. - L'agrément ...</p> <p>... expertise de ...</p> <p>... 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 ...</p> <p>...</p> <p>suspendu.</p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p>	<p>« Art. L. 410-5. - (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>.....</p> <p><b>Art. L. 421-6.</b> - Les titres désignés sous le nom de Brevets et Certificats sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.</p>	<p>—</p> <p>Article 14</p> <p>Les articles L. 421-6 et L. 421-7 du code de l'aviation civile sont abrogés.</p>	<p>—</p> <p>« 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 vols, 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. »</p> <p>« En cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par arrêté. »</p> <p>Article 14</p> <p>(Sans modification)</p>	<p>—</p> <p>« Art. - L. 410-6. - Les certificats ...</p> <p>... fixées par arrêté ministériel. »</p> <p><b>(amendement n° 38)</b></p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>Article 14</p> <p>(Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Les titres désignés sous le nom de Licences sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.</p> <p><b>Art. L. 421-7.</b> - L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la possession par le titulaire de qualifications professionnelles spéciales eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p><i>Article additionnel après l'article 14</i></p> <p><i>« Il est inséré après le chapitre II du titre II du livre III du code de l'aviation civile (partie législative) un chapitre IV ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Chapitre IV</i></p> <p><i>« Prix abusivement bas en matière de transport aérien</i></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

—

*« Art. L. 324-1.— Est puni d'une amende de 100 000 F le fait pour tout prestataire de transport aérien, y compris les auxiliaires de transport et loueurs d'aéronefs 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 aéronefs, les frais aéroportuaires, les taxes de contrôle aérien, 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.*

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

—

*« 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 1<sup>er</sup> 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 prestataire de transport par voie aérienne, l'auxiliaire de transport ou le loueur d'aéronefs avec équipage évincé en raison d'un prix abusivement bas, les organisations professionnelles de transporteurs ou prestataires de services de transport par voie aérienne, d'auxiliaires de transport et de loueurs d'aéronefs 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. »*

**(amendement n° 39)**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</b></p> <p>.....</p> <p><b>Art. 29.</b> - Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- services réguliers publics ;</li> <li>- services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;</li> <li>- services privés ;</li> <li>- services occasionnels publics.</li> </ul> <p>Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>TITRE III SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES</b></p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I. - L'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>TITRE III SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES</b></p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>TITRE III SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES</b></p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.</p>			
<p>Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.</p>			
<p>Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.</p>			
<p>La définition de ces services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné.</p>	<p>1° La dernière phrase du cinquième alinéa est supprimée ;</p>	<p>1° La seconde phrase du dixième alinéa est supprimée ;</p>	
<p>Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :</p>	<p>2° (Sans modification)</p>	
<p>.....</p>	<p>« La définition des services occasionnels publics et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p><b>Art. 46.</b> - L'adaptation des dispositions des paragraphes II et III de l'article 7 et des chapitres II et III du titre II de la présente loi à la région d'Ile-de-France fera l'objet de dispositions législatives spéciales.</p> <p>Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France.</p>	<p>II. - Le second alinéa de l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :</p> <p>« 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. »</p>	<p>II. - <i>(Sans modification)</i></p>	
<p>.....</p>	<p style="text-align: center;"><b>TITRE IV AFFRETEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>TITRE IV AFFRETEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>TITRE IV AFFRETEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure</b></p>	<p style="text-align: center;">Article 16</p> <p>L'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par les articles 189 à 189-9 ainsi rédigés :</p>	<p style="text-align: center;">Article 16</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 16</p> <p>L'article 189...</p>
<p><b>Art. 189.</b> - Pour l'application du présent chapitre, est considérée comme effectuant un transport privé toute personne physique ou morale transportant, avec des bateaux dont elle est propriétaire, des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation.</p>	<p>« <i>Art. 189.</i> - 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.</p>	<p style="text-align: right;">...189 à 189-10 ainsi rédigés : <b>(amendement n° 40)</b></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Ces transports ne doivent constituer qu'une activité accessoire et complémentaire de l'activité principale exercée par la personne physique ou morale visée à l'alinéa précédent.</p>	<p>« 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.</p>		<p>« Art. 189-1. - (Sans modification)</p>
<p>Tous les autres transports sont des transports publics.</p>	<p>« 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.</p>		<p>« Art. 189-2. - (Sans modification)</p>
<p>Les bateaux utilisés aux transports privés ne peuvent pas participer aux transports publics, sauf dérogations accordées par le directeur de l'office national de la navigation.</p>	<p>« 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.</p>		<p>« Art. 189-3. - (Sans modification)</p>
	<p>« 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.</p>		<p>« Art. 189-4. - (Sans modification)</p>
	<p>« 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.</p>		<p>« Art. 189-5. - (Sans modification)</p>
	<p>« Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises.</p>		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<hr/>	<p data-bbox="451 421 791 969">« 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.</p> <p data-bbox="451 1003 791 1305">« 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.</p> <p data-bbox="451 1339 791 1518">« Art. 189-8. - Des contrats types sont établis par décret après avis des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.</p> <p data-bbox="451 1552 791 1798">« 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.</p>	<hr/>	<p data-bbox="1137 421 1477 488">« Art. 189-6. - (Sans modification)</p> <p data-bbox="1137 1003 1477 1070">« Art. 189-7. - (Sans modification)</p> <p data-bbox="1137 1339 1477 1406">« Art. 189-8. - (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>« 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. »</p>	—	<p>« Art. 189-9. – (Sans modification)</p>
.....	Article 17	Article 17	Article 17
<p><b>Art. 209.</b> - Les infractions aux dispositions du présent titre ou à celles des arrêtés d'application, à l'exception des infractions aux ordres de réquisition dont les sanctions sont prononcées dans les conditions définies au dernier alinéa de l'article 204, sont punies d'une amende de 900 F et, en cas de récidive, de 9 000 F. Les chiffres ci-dessus sont quadruplés lorsqu'il s'agit de contraventions aux prescriptions des articles 200 à 204,</p>	<p>L'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 209. - Est puni d'une amende de 100 000 F le fait pour tout prestataire de transport public de marchandises par voie navigable et notamment les transporteurs de marchandises par voie navigable, auxiliaires de transport ou loueurs 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 régle-</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 209. - Est puni ...</p> <p>... navigable, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage,...</p>	<p>« Art. 189-10 (nouveau) .- Les personnes qui effectuent un transport de marchandises par voie navigable présentent à toute réquisition des agents chargés du contrôle un document leur permettant de déterminer la nature juridique du transport effectué. »</p> <p><b>(amendement n° 40)</b></p> <p>(Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>dernier alinéa excepté, du présent chapitre, ou aux dispositions réglementaires prises pour l'application de ces articles. Toutefois, les contrevenants auront la faculté de se libérer par le versement immédiat entre les mains de l'agent verbalisateur de la moitié du minimum de l'amende ainsi fixée.</p>	<p>mentaires, 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.</p>	<p>d'entreprise. ...</p>	
<p>Les infractions sont constatées par les fonctionnaires et agents visés à l'article 208 ci-dessus. Les procès-verbaux sont dispensés de l'affirmation.</p>	<p>« 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.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	
<p>En plus des sanctions pénales indiquées ci-dessus, toute infraction peut donner lieu à l'arrêt du bateau ou du remorqueur ayant servi à commettre l'infraction pour une durée de huit jours à un mois, ou à sa réquisition d'usage gratuite pour la même durée. En cas de nouvelle infraction, ces durées peuvent être triplées.</p>	<p>« La peine encourue par les personnes morales est l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	
<p>Les sanctions prévues à l'alinéa ci-dessus sont prononcées par le directeur des Voies navigables de France. Elles peuvent faire l'objet, devant le ministre de l'équipement et du logement, d'un appel qui n'est pas suspensif.</p>	<p>« 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 1<sup>er</sup> 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.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>« 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.</p>	<i>(Alinéa sans modification)</i>	—
.....	<p>« L'action est prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat. »</p>	<i>(Alinéa sans modification)</i>	Article 18
<p><b>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</b></p>	<p>Article 18</p> <p>L'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :</p>	<p>Article 18</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<i>(Alinéa sans modification)</i>
.....	<p>« 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 oeuvre des dispositions applicables au transport par voie navigable. »</p>	<p>« Art. 41. - « Voies navigables... »</p>	<p>...navigable ainsi qu'à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail. Il participe...</p>
<p><b>Art. 41.</b> - Voies navigables de France contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé de gérer les bourses de fret et de participer à la mise en oeuvre des dispositions applicables au transport fluvial.</p>	<p>...voie navigable. »</p>	<p><b>(amendement n° 41 rect.)</b></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
— .....	— .....	— .....	— .....
<b>Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure</b> .....	Article 19	Article 19	Article 19
<b>Art. 212.</b> - Des arrêtés du ministre de l'équipement et du logement, pris après consultation des Voies navigables de France et du conseil supérieur des transports, réglementent, en fonction des besoins de l'économie, la composition du parc de la batellerie notamment en ce qui concerne le nombre des bateaux des diverses catégories, la reconstitution du parc, le renouvellement des bateaux déchirés, la motorisation et les spécifications techniques des bateaux et la cession à des transporteurs publics de bateaux appartenant à des transporteurs privés.  .....	L'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est abrogé.	L'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigé :  I. — « <i>Art. 212.</i> — "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. »	<i>(Sans modification)</i>
<b>Loi n° 89-936 du 29 décembre 1989 de finances rectificative pour 1989</b> .....			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p><b>Art. 57.-</b> I.- Voies navigables de France est chargé de la gestion du fonds de déchirage prévu au 1 de l'article 3 du règlement CEE n° 1101-89 du Conseil des communautés européennes du 27 avril 1989.</p>		<p>—</p> <p>II. — L'article 57 de la loi de finances rectificative pour 1989 (n° 89-936 du 29 décembre 1989) est abrogé.</p>	
<p>La valeur des produits de récupération des bateaux déchirés en application du 4 de l'article 7 du règlement CEE n° 1102-89 de la Commission des communautés européennes du 27 avril 1989 est attribuée au fonds, déduction faite des frais engagés. Si cette valeur est inférieure au montant des frais, le propriétaire du matériel ou ses ayants droit reste débiteur de la différence.</p>			
<p>Les bateaux captifs au sens du b du 2 de l'article 2 du règlement n° 1101-89 précité et les bateaux affectés au transport public de marchandises générales d'un port en lourd de moins de 450 tonnes ne sont pas soumis audit règlement.</p>			
<p>II.- Voies navigables de France est chargé de la gestion d'un fonds dit « fonds d'assainissement des transports fluviaux de marchandises » réservé aux bateaux français affectés au transport public de marchandises générales qui sont ou captifs ou d'un port en lourd de moins de 450 tonnes, ainsi qu'aux bateaux français captifs affectés aux transports publics de marchandises liquides.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Ce fonds a pour objet de financer des primes de déchirage dans des conditions fixées par décret.</p>			
<p>Il est alimenté par une taxe acquittée par les propriétaires des bateaux concernés égale à :</p>			
<p>Pour les bateaux affectés au transport public de marchandises générales :</p>			
<p>- 4,20 F par tonne de port en lourd pour les automoteurs ;</p>			
<p>- 2,94 F par tonne de port en lourd pour les barges ;</p>			
<p>Pour les bateaux affectés au transport public de marchandises liquides :</p>			
<p>- 7,80 F par tonne de port en lourd pour les automoteurs ;</p>			
<p>- 3,90 F par tonne de port en lourd pour les barges.</p>			
<p>Cette taxe est due annuellement, la période d'imposition s'étendant du 15 janvier de chaque année au 14 janvier de l'année suivante. Elle est exigible à l'ouverture de la période d'imposition ou dans le mois de la première mise en service du bateau. Toutefois, elle n'est pas due pour la période en cours si la première mise en service a lieu entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 14 janvier.</p>			
<p>III.- Voies navigables de France établit et recouvre, sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, les cotisations et contributions au fonds de</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
— déchirage et les taxes alimentant le fonds d'assainissement des transports fluviaux de marchandises.	—  Article 20	—  Article 20	—  Article 20
.....  (voir en annexe)	La loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables est abrogée.	(Sans modification)	(Sans modification)
			<i>Article additionnel après l'article 20</i>
			<i>I. – Le titre de la section 5 du chapitre V du titre 1<sup>er</sup> du livre II du code de la consommation est ainsi rédigé :</i>
			<i>« Dispositions relatives à la conformité et au marquage communautaires ».</i>
			<i>II. – Le premier alinéa du I de l'article L. 215-18 du code de la consommation est complété par un 3° ainsi rédigé :</i>
			<i>« 3° Des marchandises qui, bien que munies d'une déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi présumant de leur conformité aux exigences essentielles en vertu de la réglementation les concernant, sont cependant non conformes à celles-ci ».</i>
			<b>(adoption de l'amendement n° 1 du Gouvernement)</b>



## **ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF**

### **Loi n° 94-576 du 12 Juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Les transports publics de marchandises par voie navigable sont, sous réserve des exceptions prévues à l'alinéa suivant, et pour une période de six années au plus, organisés dans les conditions déterminées aux articles 2 à 16 ci-après.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux liquides en vrac, aux masses lourdes et indivisibles, aux matières dangereuses, aux transports de conteneurs et aux transports constituant partie de transports combinés.

L'application de ces dispositions fera l'objet d'un chapitre du rapport prévu à l'article 5 de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports.

#### **Chapitre I<sup>er</sup>**

##### **De l'organisation et de la gestion des transports publics de marchandises.**

#### **Article 2**

Un comité du transport par voie navigable contribue à l'organisation des transports publics par voie navigable des marchandises faisant l'objet du premier alinéa de l'article 1er.

Ce comité est composé de représentants des bateliers, des compagnies de transport, des auxiliaires de transport, des usagers des transports et des structures portuaires accessibles au trafic fluvial.

Le comité est obligatoirement consulté sur les conditions générales d'affrètement et d'exécution des contrats de transport. Il suit les questions relatives à la composition du parc de la batellerie. D'une manière générale, il formule tout avis ou proposition pouvant favoriser le transport par voie navigable au ministre chargé des voies navigables et à Voies navigables de France.

La composition et les modalités de fonctionnement du comité sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

### **Article 3**

Les bureaux d'affrètement sont des services de Voies navigables de France. Cet établissement public décide la création, la suppression, la délimitation de la circonscription géographique de chacun de ces bureaux.

Les bureaux d'affrètement ont pour mission d'assurer le fonctionnement des bourses d'affrètement et notamment :

1° De réunir et de publier tous renseignements sur les besoins de transport et les ressources en matériel fluvial dans chacune des circonscriptions intéressées ;

2° De mettre en relation au sein d'une bourse d'affrètement les transporteurs et les donneurs d'ordre qui font appel à leur intervention et d'y organiser un tour de rôle d'affrètement entre les bateaux pour les transports qui relèvent de cette procédure.

Le règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement est fixé par Voies navigables de France sur proposition du comité du transport par voie navigable.

### **Article 4**

Les donneurs d'ordre peuvent agir directement dans les bourses d'affrètement ou s'y faire représenter par des auxiliaires de transport qui ont, selon des conditions d'honorabilité, de capacité et de solvabilité fixées par décret en Conseil d'Etat, la qualité de courtier de fret fluvial.

## **Chapitre II**

### **Des contrats de transport public de marchandises.**

### **Article 5**

Les contrats de transport peuvent, soit avoir pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, soit mettre à la disposition d'un donneur d'ordre des matériels de transport fluvial pour une certaine durée, soit porter sur un tonnage déterminé.

Ces contrats font l'objet de contrats types dans les conditions définies au II de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et après consultation du comité du transport par voie navigable et du Conseil national des transports. Font également l'objet de contrats types, dans les mêmes conditions, tous autres contrats que la nature ou les conditions d'exécution des transports rendront nécessaires.

### **Article 6**

Le contrat de voyage simple est celui par lequel un entrepreneur de transport s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.

Ces contrats sont obligatoirement conclus dans un bureau d'affrètement aux conditions du tour de rôle. Le prix du transport de première offre et sa modification éventuelle pour la seconde offre sont déterminés par Voies navigables de France. Après

deux propositions infructueuses en bourse dans une période de moins de vingt-quatre heures, le contrat peut être, à l'initiative du donneur d'ordre ou de son représentant, librement conclu.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, après avis du comité du transport par voie navigable, l'autorité administrative peut, eu égard à la nature des produits transportés et aux conditions du marché, dispenser du tour de rôle ou des conditions d'attribution prévues au deuxième alinéa du présent article, certains contrats dans l'ensemble des bureaux d'affrètement ou dans certains d'entre eux.

#### **Article 7**

Le contrat à temps est celui par lequel un entrepreneur de transport met un bateau, dont il est propriétaire ou dont il a la disposition, conduit par lui-même ou par son préposé, à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée au contrat, afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier.

Le contrat est librement conclu. Le prix pratiqué doit couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.

#### **Article 8**

Le contrat au tonnage est celui par lequel un entrepreneur de transport s'engage à transporter, pendant une période fixée au contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

Le contrat est librement conclu. Le prix pratiqué doit couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale les charges équivalentes.

En cas d'événements de nature à perturber gravement, d'une manière temporaire ou durable le marché des transports fluviaux, le ministre chargé des voies navigables peut, après avis du comité du transport par voie navigable, et pour une durée au plus égale à six mois, fixer pour tout ou partie du territoire les catégories de marchandises, les tonnages maximaux et les relations pour lesquels les contrats au tonnage doivent être proposés aux conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 6.

#### **Article 9**

Les prix des transports des marchandises effectués à partir de France et à destination de l'étranger sont librement débattus entre les transporteurs et les donneurs d'ordre ou leurs mandataires.

Ces prix couvrent les éléments du coût réel du service rendu.

### **Article 10**

A l'exception des contrats présentés au tour de rôle en vertu de l'article 6, le transporteur de marchandises par voie navigable peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur public.

Les prix pratiqués dans le contrat de sous-traitance doivent couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises. Des contrats types sont établis par décret, après avis du comité du transport par voie navigable, des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.

## **Chapitre III Du contrat de location.**

### **Article 11**

Le contrat de location consiste à mettre un bateau à la disposition d'un transporteur pour effectuer un transport de marchandises par navigation intérieure. Le conducteur peut être soit le transporteur ou son préposé, soit le bailleur ou son préposé. Le prix du contrat couvre les éléments du coût réel du service rendu.

Des contrats types sont établis par décret, après avis du comité du transport par voie navigable, des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports. Dans cette hypothèse, leurs clauses s'appliquent de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties.

## **Chapitre IV Sanctions administratives.**

### **Article 12**

Le ministre chargé des voies navigables peut, par décision motivée, infliger une sanction pécuniaire d'un montant de 50 000 F au plus à toute entreprise de transport qui a commis des manquements graves et répétés aux prescriptions du chapitre II. La somme est versée au Trésor public. Son recouvrement est assuré comme en matière de contributions directes. La décision peut faire l'objet d'un recours de plein contentieux devant la juridiction administrative.

Les agents commissionnés chargés de la direction des bourses d'affrètement ainsi que les agents mentionnés aux 1°, 3° et 4° de l'article 3 de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports sont habilités à constater les infractions mentionnées au premier alinéa.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités selon lesquelles l'entreprise susceptible d'être l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour présenter sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée.

## **Chapitre V**

### **Dispositions diverses**

#### **Article 13**

Les bateaux utilisés au transport pour compte propre ne peuvent pas participer aux transports publics sauf dérogations exceptionnelles accordées dans des conditions limitatives fixées par décret en Conseil d'Etat.

#### **Article 14**

En cas de perturbations ou de difficultés économiques particulières affectant le secteur de la batellerie et après avis favorable du comité du transport par voie navigable, un décret fixe, pour une période limitée, la composition du parc de la batellerie, selon les diverses catégories de bateaux.

#### **Article 15**

Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux transports ayant leur origine hors de France.

#### **Article 16**

Les dispositions du titre IV du livre V du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables sont abrogées, à l'exception :

1° De l'article 189 qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 13 de la présente loi ;

2° Des articles 190 (premier alinéa), 191 (deuxième alinéa), 192, 196 (premier et deuxième alinéas), 206 et 207 qui demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement des contrats types prévus à l'article 5 pour les contrats au voyage, les contrats à temps et les contrats au tonnage ;

3° Des articles 190 (dernier alinéa), 196 (dernier alinéa), 197 et 198 ;

4° De l'article 199 qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 4 de la présente loi ;

5° De l'article 209, en tant qu'il s'applique aux infractions aux dispositions de l'article 212, et de l'article 212 qui demeurent en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 14 de la présente loi.



## AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION

### *Article premier*

(Art. 80 du code de commerce)

#### **Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Rédiger ainsi cet article :

« Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par le capitaine ».

### *Article 4*

#### **Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Après le quatrième alinéa de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'une décision ayant force de la chose jugée, intervenue avant 1996, restreint pour les titulaires des offices l'exercice du monopole à la seule commune de nomination, entraînant une perte substantielle du chiffre d'affaires lié au privilège, le terme de la période de référence de cinq ans est fixé à l'année de ladite décision ».

### *Article 4 bis*

#### **Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Dans la première phrase de cet article, substituer aux mots :

« et désigné par la commission nationale évalue »,

les mots :

« figurant sur la liste des experts près la Cour de cassation et désigné par la commission nationale évalue contradictoirement ».

### *Article 5 bis*

#### **Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Supprimer le paragraphe II de cet article.

*Article 7*

(Art. 219 du code des douanes)

**Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Après le dernier alinéa du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4° Son équipage doit être composé de marins français. ».

*Article 8*

(Art. 219 du code des douanes)

**Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Après le dernier alinéa du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4° Son équipage doit être composé de marins français. ».

*Article additionnel après l'article 11*

**Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Insérer l'article suivant :

« Tous les ports français doivent se doter de stations permettant aux navires de se débarrasser de leurs déchets de soutes et de cargaison.

L'utilisation de tels équipements est gratuite ; elle donne lieu à la délivrance d'un certificat exigible auprès du commandant avant l'appareillage ».