

Document
mis en distribution
le 20 novembre 2000

N° 2699

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 novembre 2000

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES ⁽¹⁾ SUR LE PROJET DE LOI, ADOPTÉ AVEC MODIFICATIONS PAR LE SÉNAT EN DEUXIÈME LECTURE, *portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.*

PAR MME ODILE SAUGUES,

Députée.

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

Voir les numéros :

Sénat : 1^{re} lecture : **484** (1998-1999), **190** et T.A. **65** (1999-2000).
2^e lecture : **375, 481** (1999-2000) et T.A. **3** (2000-2001).

Assemblée nationale : 1^{re} lecture : **2124, 2392** et T.A. **522**.
2^e lecture : **2619**.

Transports.

La Commission de la production et des échanges est composée de : M. André Lajoinie , président ; M. Jean-Paul Charié , M. Jean-Pierre Defontaine , M. Pierre Ducout , M. Jean Proriol , vice-présidents ; M. Christian Jacob , M. Pierre Micaux , M. Daniel Paul , M. Patrick Rimbart , secrétaires ; M. Jean-Pierre Abelin , M. Yvon Abiven , M. Jean-Claude Abrioux , M. Stéphane Alaize , M. Damien Alary , M. André Angot , M. François Asensi , M. Jean-Marie Aubron , M. Pierre Aubry , M. Jean Auclair , M. Jean-Pierre Balduyck , M. Jacques Bascou , Mme Sylvia Bassot , M. Christian Bataille , M. Jean Besson , M. Gilbert Biessy , M. Claude Billard , M. Claude Birraux , M. Jean-Marie Bockel , M. Jean-Claude Bois , M. Daniel Boisserie , M. Maxime Bono , M. Franck Borotra , M. Christian Bourquin , M. François Brottes , M. Vincent Burrioni , M. Alain Cacheux , M. Dominique Caillaud , M. André Capet , M. Patrice Carvalho , M. Jean-Paul Chanteguet , M. Jean Charroppin , M. Philippe Chalet , M. Jean-Claude Chazal , M. Daniel Chevallier , M. Pierre Cohen , M. Alain Cousin , M. Yves Coussain , M. Jean-Michel Couve , M. Jean-Claude Daniel , M. Marc-Philippe Daubresse , M. Philippe Decaudin , Mme Monique Denise , M. Léonce Deprez , M. Jacques Desallangre , M. Éric Doligé , M. François Dosé , M. Marc Dumoulin , M. Dominique Dupilet , M. Philippe Duron , M. Jean-Claude Étienne , M. Alain Fabre-Pujol , M. Albert Facon , M. Alain Ferry , M. Jean-Jacques Filleul , M. Jacques Fleury , M. Nicolas Forissier , M. Jean-Louis Fousseret , M. Roland Francisci , M. Claude Gaillard , M. Robert Galley , M. Claude Gatignol , M. André Godin , M. Alain Gouriou , M. Michel Grégoire , M. Hubert Grimault , M. Lucien Guichon , M. Gérard Hamel , M. Patrick Herr , M. Francis Hillmeyer , M. Claude Hoarau , M. Robert Honde , M. Claude Jacquot , Mme Janine Jambu , M. Aimé Kergueris , M. Jean Launay , Mme Jacqueline Lazard , M. Thierry Lazaro , M. Jean-Yves Le Déaut , M. Patrick Lemasle , M. Jean-Claude Lemoine , M. Jacques Le Nay , M. Jean-Claude Lenoir , M. Arnaud Lepercq , M. René Leroux , M. Jean-Claude Leroy , M. Roger Lestas , M. Félix Leyzour , M. Guy Malandain , M. Jean-Michel Marchand , M. Daniel Marcovitch , M. Didier Marie , M. Alain Marleix , M. Daniel Marsin , M. Philippe Martin , M. Jacques Masdeu-Arus , M. Marius Masse , M. Roland Metzinger , M. Yvon Montané , M. Gabriel Montcharmont , M. Jean-Marie Morisset , M. Bernard Nayral , M. Jean-Marc Nudant , M. Jean-Paul Nunzi , M. Patrick Ollier , M. Joseph Parrenin , M.

Paul Patriarche , M. François Patriat , M. Germinal Peiro , M. Jacques Pélessard , Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont , Mme Geneviève Perrin-Gaillard , M. François Perrot , Mme Annette Peulvast-Bergeal , M. Serge Poignant , M. Bernard Pons , M. Jacques Rebillard , M. Jean-Luc Reitzer , M. Gérard Revol , Mme Marie-Line Reynaud , M. Jean Rigaud , M. Jean Roatta , M. André Santini , M. Joël Sarlot , Mme Odile Saugues , M. François Sauvadet , M. Jean-Claude Thomas , M. Léon Vachet , M. Daniel Vachez , M. François Vannson , M. Michel Vaxès , M. Michel Vergnier , M. Gérard Voisin , M. Roland Vuillaume .

Sommaire

Pages

introduction

5

EXAMEN DES ARTICLES

7

Titre IER - Transports maritimes et activités nautiques

7

Chapitre Ier : Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires

7

Article 1er : Suppression du monopole des courtiers maritimes

7

Article 2 : Fondement juridique de l'indemnisation des titulaires d'offices de courtier maritime

7

Article 5 : Reconversion professionnelle des courtiers maritimes

8

Article 5 ter : Prorogation du privilège détenu par les courtiers maritimes

9

Article 6 : Abrogations

9

Chapitre II : Dispositions relatives à la francisation des navires

9

Article 7 (articles 219 et 219 bis [nouveau] du code des douanes) : Francisation des navires

9

Article 8 (article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967) : Coordination

10

Chapitre III : Dispositions diverses

10

Article 11 bis (chapitre V [nouveau] du titre II du livre III du code des ports maritimes) : Contrôle des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires

10

Article L. 325-1 du code des ports maritimes Obligation de déposer les résidus de cargaison dans les ports

Sommaire

Pages

11

Article L. 325-2 du code des ports maritimes Sanctions administratives

13

TABLEAU COMPARATIF

15

AMENDEMENT NON ADOPTÉ PAR LA COMMISSION 33

MESDAMES, MESSIEURS,

Lors de la séance du 5 octobre 2000, le Sénat a adopté en deuxième lecture, après modifications, le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

Le 30 mai 2000, l'**Assemblée nationale** avait adopté le projet de loi **en première lecture**. Le texte transmis au Sénat comportait 19 articles, 7 articles ayant été adoptés sans modification par notre assemblée (articles 10, 10 *bis*, 11, 14, 17, 19 et 20), 2 articles introduits par le Sénat ayant été supprimés (articles 4 *bis* et 5 *bis*) et 4 articles nouveaux ayant été insérés (articles 11 *bis* sur les déchets d'exploitation et résidus de cargaisons des navires, 11 *ter* sur le contrôle maritime, 14 *bis* sur le prix abusivement bas en matière de transport aérien et 21 sur le contrôle des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse).

En deuxième lecture, le Sénat a adopté 11 articles sans modification :

- l'article 3 relatif à la procédure d'indemnisation des courtiers maritimes,
- l'article 4 établissant le mode de calcul de l'indemnisation des courtiers maritimes,
- l'article 9 sur l'adaptation des règles de cabotage maritime, l'article 11 *ter* demandant au Gouvernement un rapport sur l'évolution des moyens alloués au contrôle maritime,
- les articles 12 et 13 sur les conditions générales d'aptitude à la conduite d'un aéronef, l'agrément des organismes de formation et l'expertise des personnels navigants,
- l'article 14 *bis* sur le prix abusivement bas en matière de transport aérien,

- l'article 15 sur les services occasionnels et les services privés de transport non urbain de personnes,
- l'article 16 définissant les nouveaux contrats d'affrètement de marchandises par voie navigable,
- l'article 18 modifiant les missions de Voies navigables de France,
- l'article 21 sur le contrôle des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Il a également maintenu la suppression des articles 4 *bis* (prévoyant un rapport d'évaluation de la situation des courtiers maritimes et la réévaluation, au besoin, de leurs indemnités) et 5 *bis* (établissant le régime d'imposition des indemnités versées aux courtiers maritimes).

Au total, le texte transmis à l'Assemblée nationale, pour deuxième lecture, ne comporte plus que 8 articles.

Le rapprochement des points de vue entre les deux assemblées est d'autant plus notable que trois de ces huit articles (articles 1^{er}, 5 *ter* et 6) ont été modifiés pour des raisons de coordination avec le nouveau code de commerce issu de l'ordonnance n° 2000-912 du 18 septembre 2000.

Sur le fond, seules quatre divergences subsistent entre les deux assemblées :

- l'indemnisation de la suppression du monopole détenu par les courtiers maritimes, souhaitée par les sénateurs mais écartée par les députés (article 2) ;
- la possibilité de reconversion des courtiers maritimes en commissionnaires de transport, souhaitée par les sénateurs mais écartée par les députés (article 5) ;
- la définition du principe de conformité au contrôle de sécurité des navires franchisés, dont la rédaction adoptée par les deux assemblées est différente (articles 7 et 8) ;
- le montant des amendes en cas de non-respect des obligations relatives au dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons des navires, qui a été relevé par le Sénat (article 11 *bis*).

EXAMEN DES ARTICLES

Lors de sa réunion du 15 novembre 2000, la commission a examiné, en deuxième lecture, le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

Titre I^{er}

Transports maritimes et activités nautiques

Chapitre I^{er}

Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires

Article 1^{er}

Suppression du monopole des courtiers maritimes

Le Sénat a modifié le texte adopté par l'Assemblée nationale afin de prendre en compte la publication du nouveau code de commerce (partie législative) par l'ordonnance n° 2000-912 du 18 septembre 2000 : l'article 80 du code est devenu l'article L.131-2.

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

Article 2

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

Le Sénat a rétabli, en deuxième lecture, le texte qu'il avait adopté en première lecture. Il considère que les courtiers maritimes doivent être indemnisés non seulement de la perte du droit de présentation d'un successeur à l'agrément du ministre, mais également, ce que l'Assemblée nationale n'avait pas accepté en première lecture, de la suppression du monopole sur les activités de courtage maritime visées par l'ancien article 80 du code de commerce (devenu l'article L.131-2).

Votre rapporteure maintient sa position exprimée en première lecture : l'ajout apporté par le Sénat au projet de loi présenté par le Gouvernement revient à assimiler la suppression du privilège dont

bénéficient les courtiers à une expropriation. Or, leur privilège ne saurait être assimilé à un droit de propriété protégé par le code civil et l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

Pour cette raison, la commission a *adopté* un amendement de la rapporteure reprenant la rédaction de l'article 2 votée par l'Assemblée nationale en première lecture (**amendement n° 1**) puis l'article 2 *ainsi modifié*.

Article 5

Reconversion professionnelle des courtiers maritimes

En première lecture, le Sénat avait élargi la liste des professions réglementées pour lesquelles les courtiers maritimes bénéficient de facilités de reconversion en vertu du projet de loi, aux professions de commissionnaire de transport et de commissaire-priseur.

En première lecture, l'Assemblée nationale avait supprimé ces ajouts au motif que ces deux professions sont en cours de réorganisation profonde suite au décret n° 99-295 du 15 avril 1999 et à la loi n° 2000-642 du 10 juillet 2000 portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques.

En deuxième lecture, le Sénat a rétabli la seule profession des commissionnaires de transport. Cette profession est régie par les articles L.132-3 à L.132-9 du code de commerce (anciens articles 96 à 102). Si les activités de commissionnaire de transport et de courtier maritime peuvent paraître comparables, leur objet, leur organisation, leur mode de fonctionnement, le marché sur lequel elles s'exercent et les partenaires économiques (donc leurs pratiques commerciales) sont très différents. Votre rapporteure maintient donc sa position consistant à éviter une déstabilisation accrue de la profession de commissionnaire de transport par terre et par eau.

La commission a *adopté* un amendement de la rapporteure reprenant le texte voté par l'Assemblée nationale en première lecture (**amendement n° 2**) puis l'article 5 *ainsi modifié*.

Article 5 ter

Prorogation du privilège détenu par les courtiers maritimes

Les assemblées parlementaires sont parvenues à un accord pour prolonger pendant deux ans, après la promulgation de la présente loi, le privilège détenu actuellement par les courtiers maritimes. Le Sénat a toutefois été amené à modifier l'article 5 *ter* afin de prendre en compte la renumérotation des articles du code de commerce par l'ordonnance n° 2000-912 du 18 septembre 2000 relative à la partie législative du code de commerce.

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

Article 6

Abrogations

Le Sénat a modifié cet article afin de prendre en compte la refonte du code de commerce par l'ordonnance n° 2000-912 du 18 septembre 2000 précitée. 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

Outre quelques modifications rédactionnelles de précision, l'Assemblée nationale avait, en première lecture, modifié cet article, adopté sans modification par le Sénat en première lecture, en adoptant un amendement de la commission présenté par M. Daniel Paul qui imposait 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.

En deuxième lecture, le Sénat a adopté un amendement du Gouvernement modifiant cette disposition. M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, a fait valoir que « *suf s'il estime qu'un navire ne respecte pas la réglementation, un État membre [de la Communauté européenne] doit immatriculer un navire d'un autre État membre qui le demande et qui est porteur d'un certificat de*

sécurité valide. La rédaction retenue par l'Assemblée nationale ne permet pas de respecter cette disposition communautaire. ». Le texte transmis à l'Assemblée nationale ne soumet donc, sur ce plan, l'octroi du pavillon français qu'aux navires ayant fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation.

La commission a *adopté* l'article 7 *sans modification*.

Article 8

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

Coordination

Par une symétrie liée au mécanisme juridique des codes suiveurs, la même modification que celle apportée à l'article 7 a été adoptée à l'article 8 du projet de loi par le Sénat.

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

Chapitre III

Dispositions diverses

Article 11 bis

(chapitre V [nouveau] du titre II du livre III du code des ports maritimes)

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

Cet article a été inséré par l'Assemblée nationale à l'initiative de votre rapporteure et de MM. Jean-Yves Le Drian et Gilbert Le Bris afin d'établir un contrôle strict des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires faisant escale dans un port maritime français et sanctionnant les manquements.

Le *paragraphe I* crée un chapitre V nouveau au titre II du livre III du code des ports maritimes, comprenant deux articles L. 325-1 et L. 325-2 obligeant, sous peine d'amende, les capitaines de navire faisant escale dans un port maritime, d'y déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur bâtiment. Ce dispositif anticipe les décisions européennes et traduit en mesures concrètes le souci de sécurité maritime de la représentation nationale.

Article L. 325-1 du code des ports maritimes

Obligation de déposer les résidus de cargaison dans les ports

La commission a examiné un amendement de M. Jean-Michel Marchand complétant le premier alinéa de l'article L. 325-1 du code des ports maritimes et tendant à rendre obligatoire dans chaque port français l'équipement en moyens d'évacuation des déchets des navires, disponibles jour et nuit, chaque jour de l'année, à un coût raisonnable ou sans imposition de redevances spéciales.

Après les interventions de MM. Léonce Deprez, Jean-Michel Marchand et Guy Malandain, M. André Lajoinie, président, a déclaré qu'il était très sensible à la mise en œuvre de dispositions utiles au renforcement de la sécurité maritime.

La rapporteure a ensuite apporté les précisions suivantes :

- l'amendement, qui devrait viser au renforcement du dispositif permettant aux directeurs de ports d'interdire l'appareillage de navires n'ayant pas déposé préalablement leurs déchets au port, va à l'encontre de son objectif affiché. Il déresponsabilise le capitaine du navire en faisant reporter les obligations sur le directeur du port ;
- le fonctionnement ininterrompu des installations crée une contrainte pour le port, qui ne pourra assurer la continuité du service en cas de panne des installations ou de conflit social ;
- la notion de coût raisonnable et l'interdiction pour le port de mettre à la charge du responsable du navire les frais de traitement induite par l'exclusion de toute redevance spéciale, conduit à reporter la dépense sur le gestionnaire du port ;
- l'obligation pour la collectivité publique de construire et d'entretenir des infrastructures de traitement dans l'ensemble des ports crée une charge nouvelle et importante, qui conduit à émettre de sérieux doutes sur la recevabilité financière de cet amendement ;
- enfin, le dispositif de cet amendement pourrait être source de contentieux dans lesquels ne manqueraient pas de s'engouffrer les capitaines de navires et les armateurs les moins scrupuleux.

M. Léonce Deprez a exprimé son accord avec le texte de l'amendement souhaitant de cette façon responsabiliser les capitaines de navires.

Mme Odile Saugues a, au contraire, estimé que l'amendement proposé comporte un risque de déresponsabilisation.

Puis, contrairement à l'avis de la rapporteure, la commission a *adopté* cet amendement (**amendement n° 3**).

La commission a ensuite examiné un second amendement de M. Jean-Michel Marchand, insérant trois nouveaux alinéas à l'article L. 325-1 du code des ports maritimes, visant à obliger le capitaine du navire qui aura été autorisé à quitter un port français sans y avoir préalablement déposé ses déchets, à faire parvenir ultérieurement au directeur de ce port un certificat établi par le port de destination, indiquant que ces déchets y ont été correctement déposés. Son auteur a considéré qu'une telle disposition permettrait de prévenir les déballastages illicites.

M. Léonce Deprez a considéré que la France ne devait pas adopter une attitude de renoncement vis-à-vis des pollueurs de la mer, les accidents comme les dégazages intempestifs étant les résultats d'un laxisme évident. Il a appelé de ses vœux l'instauration d'une autorité internationale efficace.

M. Patrick Rimbert a considéré que cette question ne pouvait être traitée qu'au niveau international. S'agissant de l'obligation de disposer d'un dépôt des déchets dans tous les ports français, il a estimé que, la France souscrivant seule cet engagement, deviendrait rapidement le réceptacle de tous les détritiques des navires, sans obligation pour les armateurs.

Il a en outre relevé que le certificat établi dans un port étranger pourrait être de pure complaisance ; ainsi des ports de complaisance pourraient apparaître en sus des pavillons de complaisance. Il a estimé enfin qu'il convenait d'associer la cargaison et l'usage qui en est fait et notamment de responsabiliser les raffineurs lorsqu'il s'agit de transport d'hydrocarbures.

M. Guy Malandain, se prononçant contre cet amendement, a fait une distinction très nette entre l'amendement précédent, qui vise à exiger des infrastructures adaptées pour recevoir les déchets des navires, et celui-ci qui met en place un système de gestion administrative extrêmement complexe, peu fiable dans certains cas, et comportant le risque de voir établir des certificats sans aucune valeur.

M. Michel Vaxès s'est également déclaré pour l'amendement précédent mais hostile à celui-ci, ne comprenant pas comment le dispositif proposé pourrait être applicable, notamment lorsque le port de destination

est situé hors de l'Union européenne.

M. André Lajoinie, président, a rappelé qu'il avait déclaré au ministre de l'équipement, des transports et du logement, que si un nouveau naufrage devait se produire au large de nos côtes, la France pourrait être conduite à prendre des mesures unilatérales pour obliger la communauté internationale, l'Union européenne et l'organisation maritime internationale à agir, même si on peut craindre les effets pervers d'une telle initiative.

Il a estimé que l'amendement adopté précédemment constituait un appel politique, tout en estimant justes les arguments exposés par M. Patrick Rimbert. Il convient d'exiger du Gouvernement des moyens supplémentaires. C'est pour cette raison, s'agissant de l'argument relatif au coût des installations de réception des déchets, qu'il n'a pas souhaité faire usage des prérogatives qu'il tient des dispositions de l'article 86, alinéa 4 du Règlement.

Mme Odile Saugues, rapporteure, a rappelé que cet amendement avait déjà été rejeté en première lecture par l'Assemblée nationale, le Gouvernement s'étant exprimé alors contre son adoption. Il impose une procédure administrative complexe et instaure sur les navires situés hors des eaux territoriales un contrôle difficilement applicable en droit international. Il ne faut pas oublier qu'en cas de doute, l'officier du port pourra, compte tenu des dispositions de l'article 11 *bis* du projet de loi, introduit en première lecture, contraindre le commandant du navire à déposer sa cargaison polluante au port. L'effet d'affichage est certes satisfaisant mais hélas inopérant.

Conformément à l'avis de la rapporteure, la commission a *rejeté* cet amendement.

Article L. 325-2 du code des ports maritimes

Sanctions administratives

Si les sénateurs ont exprimé leur accord avec les modalités de ce contrôle et les règles de sécurité définies par l'Assemblée nationale, ils ont cependant jugé insuffisant le montant des sanctions pécuniaires dont sont passibles l'armateur et le capitaine en cas d'infraction :

– pour les bâtiments de moins de 20 mètres : l'amende minimale a été portée de 600 à 1 000 euros et l'amende maximale de 2 000 à 4 000 euros ;

– pour les bâtiments de 20 à 100 mètres : l’amende minimale a été portée de 2 000 à 4 000 euros et l’amende maximale de 4 000 à 8 000 euros ;

– pour les bâtiments de plus de 100 mètres : l’amende minimale a été portée de 4 000 à 8 000 euros et l’amende maximale de 20 000 à 40 000 euros.

Il faut préciser que ces amendes sont de nature administrative. La loi peut donc fixer des montants minimaux. Une amende pénale serait mal adaptée à la situation dans la mesure où des poursuites pénales sont déjà possibles sur le fondement d’autres dispositions législatives, notamment celles votées dans la proposition de loi réprimant la pollution par les navires adoptée par l’Assemblée nationale le 13 juin 2000. Les amendes administratives offrent en outre plus de souplesse d’exécution en évitant d’engager des procédures lourdes de saisine du Procureur de la République puis d’examen de la plainte par le tribunal correctionnel. Le caractère de sanction de ces amendes impose toutefois, conformément à la convention européenne des droits de l’homme, d’appliquer les règles du contradictoire et de respecter les droits de la défense et n’interdit pas de faire appel au juge en cas de contestation.

Le *paragraphe II*, qui n’a pas été modifié par le Sénat, diffère l’entrée en vigueur du dispositif au premier jour du sixième mois suivant la publication du décret en Conseil d’Etat prévu à l’article L. 325-1 précité.

La commission a *adopté* l’article 11 *bis* ainsi modifié.

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

*

* *

En conséquence, *la commission de la production et des échanges vous demande d’adopter le projet de loi adopté avec modifications par le Sénat en deuxième lecture (n° 2619) 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 adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en deuxième lecture	Propositions de la Commission
Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports	Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports	Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports
TITRE 1 ^{er}	TITRE 1 ^{er}	TITRE 1 ^{er}
TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES	TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES	TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES
Chapitre 1 ^{er}	Chapitre 1 ^{er}	Chapitre 1 ^{er}
Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires	Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires	Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
I.— L'article 80 du code de commerce est abrogé.	I.— L'article L. 131-2 du code de commerce est abrogé.	<i>(Sans modification)</i>
II.— 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.	II.— <i>(Sans modification)</i>	
Article 2	Article 2	Article 2

<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>Reprise du texte adopté par l'Assemblée nationale (amendement n° 1)</p>
<p>Lorsqu'ils exercent les activités mentionnées à l'article 1^{er}, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conservent leur qualité de commerçant.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>
<p>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, notamment en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes et de formation professionnelle, sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Leur demande doit être présentée au plus tard dans les trois ans suivant la date de publication du décret susmentionné.</p>	<p>Les conditions...</p> <p>...professions de commissionnaires de transport, de greffier...</p> <p>...susmentionné.</p>	<p>Reprise du texte adopté par l'Assemblée nationale (amendement n° 2)</p>
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>Article 5 ter</p>	<p>Article 5 ter</p>	<p>Article 5 ter</p>
<p>Pendant un délai de deux 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 son abrogation par la présente loi, en étant cependant libérés des contraintes prévues par l'article 85 du même code avant son abrogation par la présente loi.</p>	<p>Pendant...</p> <p>...l'article L. 131-2 du code de commerce...</p> <p>...par l'article L. 131-7 du même code...</p> <p>...loi.</p>	<p>(Sans modification)</p>

Article 6	Article 6	Article 6
Les articles 81, 84, 85, 87, 88 et 90 du code de commerce sont abrogés.	Les articles L. 131-4, L. 131-6, L. 131-7, L. 131-8, L. 131-9 et L. 131-10 du code de commerce sont abrogés.	(Sans modification)
Les dispositions de l'ordonnance de la marine d'août 1681, des lettres patentes du 10 juillet 1776, de la loi du 28 Ventôse an IX (19 mars 1801) relative à l'établissement de Bourses de commerce, de la loi du 28 avril 1816 sur les finances, de l'ordonnance du 3 juillet 1816 réglant le mode de transmission des fonctions d'agent de change et de courtier de commerce en cas de démission ou de décès, de l'ordonnance du 14 novembre 1835 relative aux droits de courtage maritime, de la loi du 25 juin 1841 portant fixation d'un budget de l'exercice de 1842, de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, de la loi n° 51-1082 du 10 septembre 1951 supprimant le cautionnement des courtiers maritimes et de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution sont abrogées en tant qu'elles concernent les courtiers interprètes et conducteurs de navires.	(Alinéa sans modification)	
chapitre ii	chapitre ii	chapitre ii
Dispositions relatives à la francisation des navires	Dispositions relatives à la francisation des navires	Dispositions relatives à la francisation des navires
Article 7	Article 7	Article 7
I. – L'article 219 du code des douanes est ainsi rédigé :	I. – (Alinéa sans modification)	(Sans modification)
« Art. 219. – I. – Pour être francisé, en sus d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant sa totale sécurité et sa conformité aux règles de navigabilité en vigueur, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :	« Art. 219. – I. – Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes :	

<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>	
<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° <i>(Sans modification)</i></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. 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 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>« 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 ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen 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 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 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° <i>(Sans modification)</i></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>« 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. – Lorsqu’il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé 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>« II.– (<i>Sans modification</i>)</p>	
<p>II. – Après l’article 219 du code des douanes, il est inséré un article 219 <i>bis</i> ainsi rédigé :</p>	<p>II.– (<i>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>« 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>« 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>« 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>« 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 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>		
<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>		

Article 8	Article 8	Article 8
<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><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p><i>(Sans modification)</i></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>« Art. 3.– <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
<p>« “Art. 219. – I. – Pour être francisé, en sus d’avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant sa totale sécurité et sa conformité aux règles de navigabilité en vigueur, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :</p>	<p>« “Art. 219. – I.– Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l’objet d’un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes :</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>	
<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° <i>(Sans modification)</i></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. 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 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>« “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 ou d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen 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 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 2°, la francisation d’un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée <i>par agrément spécial</i> dans des conditions fixées par décret :</p>	<p>« “3° (Sans modification)</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>« “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>	

	« “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 qu’il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d’ <i>un établissement stable situé sur le territoire français.</i>	« “II. – (Sans modification)
	« “Art. 219 bis. – I. – Pour être francisé, un <i>navire armé à la pêche doit répondre</i> aux conditions suivantes :	« “Art. 219 bis. – (Sans modification)
	« “1° Avoir été construit dans le territoire d’un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d’importation exigibles, à moins qu’il n’ait été déclaré de bonne prise faite sur l’ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;	
	« “2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d’un Etat membre de la Communauté européenne qui, s’ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l’état du navire ;	
	« “B. – Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d’un autre Etat membre de la Communauté européenne sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français ;	

<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 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>	

	« “A. – Lorsque, dans l’une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions, ne s’étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;	
	« “B. – Lorsqu’un navire a été affrété coque nue, en vue d’être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B et si la loi de l’Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l’abandon du pavillon étranger.	
	« “II. – Lorsqu’il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu’à la condition qu’il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d’un établissement stable situé sur le territoire français.	
	« “III. – Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.	
	« “Le mandataire social de l’armement ou son représentant doit résider sur le territoire français.” »	
		Chapitre III
Chapitre III	Chapitre III	Dispositions diverses
Dispositions diverses	Dispositions diverses	.....
.....	..... .. Article 11 bis (nouveau)	Article 11 bis
Article 11 bis	I.– Le titre II du livre III du code des <i>ports maritimes</i> est complété par un chapitre V ainsi rédigé :	<i>I.– (Alinéa sans modification)</i>

<i>I.– (Alinéa sans modification)</i>	« <i>Chapitre V</i>	<i>(Alinéa sans modification)</i>
<i>(Alinéa sans modification)</i>	« Des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons	<i>(Alinéa sans modification)</i>
<i>(Alinéa sans modification)</i>	<p>« <i>Art. L. 325-1.- Les directeurs des ports devront veiller à ce que pour chaque navire faisant escale dans le port des moyens adéquats soient mis à disposition pour le dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaison. Ces moyens devront être disponibles 7 jours sur 7, jour et nuit. L'évacuation de ces déchets devra se faire à un coût raisonnable ou sans imposition de redevances spéciales, conformément aux prescriptions de l'article 7.2.1 des directives pour la mise en œuvre de l'Annexe V de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires.</i></p> <p>(amendement n° 3)« <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>Art. L. 325-1. – (Sans modification)</i></p>	<p>Les capitaines...</p> <p>...</p> <p>existantes.</p>
	« 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 su <i>bordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.</i>	
<i>(Alinéa sans modification)</i>	« 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 <i>jusqu'au port de dépôt, il peut être autorisé à prendre la mer.</i>	

(Alinéa sans modification)	« 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 <i>que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.</i>	
(Alinéa sans modification)	« On entend par :	
(Alinéa sans modification)	« – “déchets d’exploitation des navires” : tous les déchets et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l’ <i>exploitation d’un navire, ainsi que les déchets liés à la cargaison ;</i>	
(Alinéa sans modification)« – “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 <i>excédents et quantité déversés</i> lors du chargement ou déchargement.		(Alinéa sans modification)
« Un décret en Conseil d’Etat précise les conditions d’application du présent article.		(Alinéa sans modification)
« Art. L. 325-2. – Lorsqu’un navire ne se conforme pas aux dispositions de l’article L. 325-1, son armateur et son capitaine sont passibles d’une amende calculée comme suit :	« Art. L. 325-2. – (Alinéa sans modification)	« Art. L. 325-2. – (Sans modification)
« – pour les bâtiments d’une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 600 à 2 000 euros ; « – pour les... ...mètres : 1 000 à 4 000 euros ;		

« – pour les bâtiments d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 2 000 à 4 000 euros ; « – pour les... ...mètres : 4 000 à 8 000 euros ;		
« – pour les bâtiments d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 100 mètres : 4 000 à 20 000 euros. »	« – pour les... ...mètres : 8 000 à 40 000 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.	II.– (Sans modification)II.– (Sans modification).
.....	.....	TITRE II TITRE II
TITRE II		PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE et formation des prix en matière de transport aérien
PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE et formation des prix en matière de transport aérien	PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE et formation des prix en matière de transport aérien	
.....	..... ..... ..... ..TITRE III	TITRE III
TITRE III	SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES	SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES
SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES		..... .....
.....	
TITRE IV	TITRE IV	

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

Amendement non adopté par la Commission

Article 11 bis

(Art. L. 325-1 du code des ports maritimes)

Amendement présenté par M. Jean-Michel Marchand :

Après le troisième alinéa de cet article, insérer les trois alinéas suivants :

« Un navire peut être autorisé à quitter un port sans déballaster si ses capacités de stockage des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons sont suffisantes.

Dans ce cas, le capitaine devra faire parvenir au directeur du port qui a signé cette autorisation, un document, signé par l'autorité portuaire du port de dépôt, certifiant que les déchets qui sont restés à bord ont bien été déposés conformément aux obligations de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Si ce certificat ne parvenait pas au directeur du port concerné, alors serait appliquée une amende telle que définie à l'article L. 325-2. ».

2699 - Rapport de Mme Odile Saugues : projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports (commission de la production)