

TEXTE ADOPTE n° **522**

« *Petite loi* »

# ASSEMBLEE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIEME LEGISLATURE

**SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000**

**30 mai 2000**

## PROJET DE LOI

MODIFIE PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE  
EN PREMIERE LECTURE,

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

*L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit :*

Voir les numéros :

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

*Assemblée nationale* : **2124** et **2392**.

**Transports.**

## TITRE Ier

### TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITES NAUTIQUES

#### CHAPITRE Ier

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

##### **Article 1er**

I. – L'article 80 du code du commerce est abrogé.

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.

##### **Article 2**

Les titulaires d'office de courtiers interprètes et conducteurs de navires sont indemnisés du fait de la perte du droit qui leur a été reconnu à l'article 91 de la loi du 28 avril 1816 sur les finances de présenter un successeur à l'agrément du ministre chargé de la marine marchande.

Lorsqu'ils exercent les activités mentionnées à l'article 1er, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conservent leur qualité de commerçant.

##### **Article 3**

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.

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.

#### **Article 4**

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

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

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

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

La recette nette est égale au montant du chiffre d’affaires hors taxes retenu pour le calcul de l’imposition des bénéfices.

Le solde d’exploitation est égal au résultat d’exploitation majoré des dotations aux amortissements et provisions et des autres charges et diminué des reprises sur amortissements et provisions, des subventions d’exploitation et des autres produits.

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

II et III. – *Non modifiés* .....

#### **Article 4 bis**

..... Supprimé .....

#### **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, notamment en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes et de formation professionnelle, sont fixées par décret en Conseil d’Etat. Leur demande doit être présentée au plus tard dans les trois ans suivant la date de publication du décret susmentionné.

#### **Article 5 bis**

..... Supprimé .....

#### **Article 5 ter**

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.

## **Article 6**

Les articles 81, 84, 85, 87, 88 et 90 du code de commerce sont abrogés.

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.

## CHAPITRE II

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

## **Article 7**

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

« *Art. 219.* – I. – Pour être francisé, 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 :

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

« 2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique

européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« B. – Lorsqu'un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par

une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et le cas échéant la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

« II. – Lorsqu'il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français. »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

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

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

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

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

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

« Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. »

## Article 8

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

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

« “Art. 219. – I. – Pour être francisé, 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 :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CHAPITRE III

#### **Dispositions diverses**

#### **Article 9**

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

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

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

européen et immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat.

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

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

« *a)* Entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;

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

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

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

« *b)* Entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.

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

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

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

### **Articles 10, 10 bis et 11**

..... Conformes .....

## **Article 11 bis (nouveau)**

I.–Le titre II du livre III du code des ports maritimes est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

### *« CHAPITRE V*

#### *« Des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons*

« *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.

« 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.

« 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 déversés lors du chargement ou déchargement.

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

« *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 :

« – 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.

### **Article 11 *ter* (nouveau)**

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 à 2005.

## TITRE II

### **PERSONNEL NAVIGANT DE L'AERONAUTIQUE CIVILE ET FORMATION DES PRIX EN MATIERE DE TRANSPORT AERIEN**

#### **Article 12**

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

« *Art. L. 410-1.* – Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, du ministre de la défense.

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

« Les brevets sont délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, le ministre de la défense après examen et sont définitivement acquis. 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. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la

licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise.

« 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 du ministre chargé de l'aviation civile. »

### **Article 13**

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

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

« A cet effet, 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 par décret. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

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

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

« Les organismes de formation aux licences non professionnelles peuvent ne pas être agréés et doivent déclarer leur activité au ministre chargé de l'aviation civile, dans des conditions fixées par arrêté ministériel.

« 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 ministériel. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

« *Art. L. 410-4.* – Les examinateurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et

des qualifications peuvent être en outre habilités par le ministre chargé de l'aviation civile à procéder eux-mêmes au renouvellement des qualifications. Les conditions d'habilitation sont fixées par arrêté ministériel. Elles portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

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

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

« En cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par arrêté. »

## **Article 14**

..... Conforme .....

### **Article 14 bis (nouveau)**

Il est inséré, après le chapitre III du titre II du livre III du code de l'aviation civile, un chapitre IV ainsi rédigé :

#### *« CHAPITRE IV*

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

« *Art. L. 324-1.* – Est puni d'une amende de 100 000 F le fait pour tout transporteur aérien, ou tout prestataire de services de transport aérien, y compris les auxiliaires de transport, de ne pas s'être conformé à une décision administrative visant à interdire de nouvelles baisses des tarifs des services aériens intracommunautaires, prise en application

des l'article 6 du règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens.

« Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au présent article. La peine encourue par les personnes morales est l'amende, suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal.

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

« Le transporteur aérien, le prestataire de services de transport aérien ou l'auxiliaire de transport 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 ou 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. »

### TITRE III

## SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES

### Article 15

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

1° La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa est supprimée ;

2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Les services occasionnels, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de plus de neuf places, conducteur compris, sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

II. – *Non modifié* .....

## TITRE IV

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

#### Article 16

L'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par les articles 189 à 189-10 ainsi rédigés :

« *Art. 189 à art. 189-9. – Non modifiés* .....

« *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. »

#### Article 17

..... Conforme .....

#### Article 18

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

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

#### Articles 19 et 20

..... Conformes .....

#### Article 21 (nouveau)

I.– L'intitulé de la section 5 du chapitre V du titre Ier du livre II du code de la consommation est ainsi rédigé : « Dispositions relatives à la conformité et au marquage communautaires ».

II.– Après le troisième alinéa (2°) de l'article L. 215-18 du même code, il est inséré

un alinéa ainsi rédigé :

« 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. »

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 30 mai 2000.*

*Le Président,*

*Signé : RAYMOND FORNI.*