

N° 2619

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 octobre 2000.

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.**

transmis par

m. le premier ministre

à

m. le président de l'assemblée nationale

(Renvoyé à la commission de la production et des échanges.)

Le Sénat a adopté avec modifications, en deuxième lecture, le projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, dont la teneur suit :

TITRE 1^{er}
**transports maritimes
et activités nautiques**

Chapitre 1^{er}
**Dispositions relatives aux courtiers interprètes
et conducteurs de navires**

Article 1^{er}

- I. – L'article L. 131-2 du code de commerce est abrogé.
II. – *Non modifié*

Article 2

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

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

Articles 3 et 4

Conformes

Articles 4 bis

Suppression conforme

Article 5

Les conditions dans lesquelles les courtiers interprètes et conducteurs de navires peuvent, sur leur demande, accéder aux professions de commissionnaires de transport, 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

Suppression conforme

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 L. 131-2 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 L. 131-7 du même code avant son abrogation par la présente loi.

Article 6

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.

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, 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 :

“ 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. – *Non modifié*

Article 8

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

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

“ *Art. 219.* – I. – Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l’objet d’un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, 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

Conforme

Article 11 bis

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. – Non modifié

“ 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 : 1000 à 4000 euros,

“ –pour les bâtiments d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 4000 à 8000 euros,

“ –pour les bâtiments d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 8000 à 40000 euros. ”

II. – Non modifié

Article 11ter

Conforme

titre II

**personnel navigant de l'aéronautique civile et formation des prix En matière
de transport aérien**

Articles 12 et 13

Conformes

Article 14bis

Conforme

titre III

**Services de transport non urbain
de personnes**

Article 15

Conforme

titre IV

**AffrÈtement et formation des prix
en matiÈre de transport de marchandises par voie navigable**

Article 16

Conforme

Article 18

Conforme

Article 21

Conforme

Délibéré en séance publique, à Paris, le 5 octobre 2000.

*Le Président,
Signé : Christian poncelet.*