

N° 3672

N° 540

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 6 avril 2016

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 6 avril 2016

# RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE <sup>(1)</sup> CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE  
SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DE LA PROPOSITION DE LOI *pour*  
**l'économie bleue**,

PAR M. Arnaud LEROY,  
Rapporteur  
Député

PAR M. Didier MANDELLI,  
Rapporteur  
Sénateur

---

*(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, sénateur, président ; M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président ; M. Didier Mandelli, sénateur et M. Arnaud Leroy, député, rapporteurs.*

*Membres titulaires : MM. Charles Revet, Michel Vaspart, Mmes Odette Herviaux, Nelly Tocqueville, M. Michel Le Scouarnec, sénateurs ; Mmes Annick Le Loch, Catherine Troallic, MM. Édouard Philippe, Laurent Furst, Gilles Lurton, députés.*

*Membres suppléants : MM. Maurice Antiste, Guillaume Arnell, Mme Annick Billon, MM. Jean Bizet, Jean-Jacques Filleul, Michel Raison, Jean-François Rapin, sénateurs ; M. Christophe Bouillon, Mmes Viviane Le Dissez, Valérie Fourneyron, M. Stéphane Demilly, Mme Laurence Abeille, députés.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (14<sup>ème</sup> législ.) :** Première lecture : **2964, 3178, 3170, T.A. 672 et 3603**

**Sénat :** Première lecture : **370, 428, 430, 431** et T.A. **115** (2015-2016)  
Commission mixte paritaire : **541** (2015-2016)



## SOMMAIRE

Pages

TRAVAUX DE LA COMMISSION .....	5
TABLEAU COMPARATIF .....	25



---

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

*Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution et à la demande de M. le Premier ministre, une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi pour l'économie bleue s'est réunie au Sénat le mercredi 6 avril 2016.*

*Elle a procédé d'abord à la désignation de son bureau qui a été ainsi constitué :*

- M. Hervé Maurey, sénateur, président,
- M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.

*La commission a également désigné :*

- M. Didier Mandelli, sénateur,
- M. Arnaud Leroy, député,

*comme rapporteurs respectivement pour le Sénat et l'Assemblée nationale.*

\*

\* \*

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Avant de laisser la parole à nos rapporteurs, souhaitez-vous dire un mot, monsieur Chanteguet ?

**M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.** – J'émet le vœu que nous trouvions un accord dans le cadre de cette commission mixte paritaire.

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Je partage votre vœu, qui me paraît réaliste. Je souhaite rendre hommage à nos deux rapporteurs pour le travail important qu'ils ont réalisé, en particulier Arnaud Leroy, rapporteur pour l'Assemblée nationale et auteur de la proposition de loi, que nous avons rencontré très tôt, Didier Mandelli, rapporteur pour le Sénat, et moi-même. Initier le plus en amont possible ce travail commun relève d'une bonne démarche. Certaines mesures de la proposition de loi, réclamées parfois depuis des années par les élus, les acteurs économiques et nos concitoyens, trouvent enfin un aboutissement.

Le Sénat s'étant prononcé en dernier, je donne la parole à Didier Mandelli pour qu'il nous présente rapidement les travaux du Sénat.

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Sur les 77 articles que contenait le texte transmis par l'Assemblée nationale, le Sénat en a adopté 37 conformes. Il en a ajouté 25. Il reste donc 65 articles en

discussion. Lors de notre examen, dans un calendrier très contraint, nous nous sommes efforcés de conserver les grandes lignes de la proposition de loi. L'objectif partagé était de renforcer la compétitivité des activités maritimes. Aussi, nous avons conservé les principales mesures de ce texte, dont l'auto-liquidation de la TVA à l'importation dans les ports, qui a fait l'objet d'âpres débats avec le secrétaire d'État au budget – mais nous avons tenu bon et adopté le texte de l'Assemblée nationale. Le Gouvernement pourra toujours modifier ce point lors du vote du budget, mais l'essentiel est que nous ayons envoyé un signal fort alors que 50 % des biens à destination de la France sont débarqués dans un port étranger.

Le Sénat a également revu les modalités de gouvernance des ports en accordant davantage de poids aux grandes régions ou aux investisseurs privés. Il sera nécessaire de franchir une étape supplémentaire vers l'autonomie réelle des ports qui restent largement dans le giron de l'État – n'anticipons toutefois pas les travaux parlementaires en cours sur les grands axes portuaires.

Nous avons conservé l'esprit du *netwage*, même si nous avons finalement modifié le dispositif en adoptant une version proposée par le Gouvernement à l'issue d'un vote confus. Je ne doute pas que nous parviendrons à nous entendre lors de cette CMP. Il en va de même pour la responsabilité élargie du producteur (REP) navires dont l'entrée en vigueur est prévue pour 2018 et non 2017. Nous avons également plafonné la contribution à 0,5 % du prix de vente du navire – nous verrons s'il est opportun d'y revenir.

Nous avons beaucoup travaillé sur les jeux de hasard embarqués, véritable enjeu de compétitivité pour les ferries transmanche. La rédaction du Sénat me semble équilibrée.

Autre point important, l'obligation de capacité de transport des produits pétroliers, sur laquelle le décret paru récemment n'est pas conforme à l'esprit du mécanisme adopté dans la loi de transition énergétique. Nous devrions nous accorder sur une rédaction qui nous laisse conserver une flotte stratégique complète combinant petits et grands navires.

En matière de lutte contre le terrorisme, nous avons facilité le recours à des entreprises privées de protection des navires en supprimant la notion de zonage pour le recours à ces entreprises. Si cette notion peut être pertinente en matière de piraterie maritime, il n'en va pas de même pour la menace terroriste qui, par définition, ne s'inscrit pas dans une zone précise. Nous pourrions stabiliser ce dispositif dans le cadre de cette CMP.

Enfin, nous avons abordé des enjeux environnementaux importants. Nous avons ainsi interdit le rejet en mer des boues de dragage polluées à l'horizon 2020, reprenant un engagement du Grenelle de la mer. Nous avons également amorcé la transposition de la directive de 2014 relative au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs en prévoyant

---

des objectifs clairs pour la mise en place de systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié et l'alimentation électrique à quai dans les ports – sujet important quand on connaît le niveau de la pollution de l'air dans les ports.

Il nous faudra sans doute revenir sur quelques sujets tels que l'extension brute du service minimum au transport maritime ou l'immatriculation au registre international français (RIF) de tous les navires de pêche outre-mer. Si je comprends leur objectif, ces dispositions nécessitent un travail juridique et une concertation plus approfondie en amont pour leur donner une réelle portée opérationnelle.

Pour le reste, nous nous sommes surtout attachés à améliorer les dispositifs proposés, notamment sur la simplification des procédures administratives ou la modernisation du droit du travail maritime. Nous avons aussi effectué un important travail sur l'extension outre-mer des dispositions et habilité le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour actualiser les dispositions relatives aux espaces maritimes au regard de la convention de Montego Bay adoptée il y a près de trente-cinq ans.

Je salue le travail de Michel Le Scouarnec et de la commission des affaires économiques du Sénat, à laquelle nous avons délégué au fond l'examen des articles relatifs à la pêche. Les mesures proposées à ce sujet sont plus modestes et font l'objet d'un large consensus. Elles donnent des outils supplémentaires pour moderniser et développer ce secteur qui peine à décoller.

Je remercie enfin Arnaud Leroy d'avoir donné l'impulsion nécessaire à cette proposition de loi qui contient des mesures attendues par le monde maritime, parfois depuis plus de dix ans. Je le remercie aussi de la qualité de nos échanges.

Ces mesures réduiront le fossé de compétitivité qui nous sépare de nos concurrents. Quand les grandes puissances font le pari de la mer, nous avons l'obligation de poser une première pierre, avant de définir une véritable stratégie maritime portée par une vision politique ambitieuse en faveur de la croissance bleue.

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Merci à M. Didier Mandelli et au Sénat pour les pistes creusées. Je m'attacherai à la conclusion du rapporteur du Sénat : ce texte est une première pierre. Le Gouvernement s'est prêté au jeu en choisissant la procédure accélérée. Il reste beaucoup à faire, notamment sur le portuaire et la logistique. Ces éléments de compétitivité ont un poids conséquent sur l'aménagement du territoire.

Nous sommes également parvenus à l'objectif de simplification assigné à la proposition de loi. Nous avons conservé un équilibre sur la notion de protection de l'environnement. Le milieu maritime est extrêmement sensible. J'ai été content de discuter avec le Sénat sur l'aménagement du littoral. Je salue le travail de mes collègues députées

Catherine Troallic et Viviane Le Dissez, ainsi que de la rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques sur la pêche, Annick Le Loch. Didier Mandelli n'a pas évoqué le fameux étiquetage des produits de la pêche : l'Assemblée nationale a reculé d'un pas, c'était une solution sage mais il faudra un jour traiter cette question de consommation. Peut-être a-t-on été trop en avance ?

J'ai porté ce texte depuis le début en écoutant les besoins des professionnels et des élus. Nous sommes parvenus à un consensus. Je suis sûr que la CMP sera conclusive.

#### **EXAMEN DES PROPOSITIONS DE RÉDACTION**

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

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> bis A dans la rédaction du Sénat.*

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

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> bis B dans la rédaction du Sénat.*

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

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 1 substitue au mot « l'armateur » les mots « un non-professionnel ».

*La proposition de rédaction n° 1 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> ter A dans la rédaction issue de ses travaux.*

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

*La proposition de rédaction n° 2 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> ter C dans la rédaction issue de ses travaux.*

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

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> ter E dans la rédaction du Sénat.*

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

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> ter F dans la rédaction du Sénat.*

---

**Article 2 bis**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 2 bis dans la rédaction du Sénat.*

**Article 2 quinquies**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 3 apporte des modifications rédactionnelles pour l'outre-mer.

*La proposition de rédaction n° 3 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 2 quinquies dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 3 B**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 4 rétablit pour partie la rédaction de l'Assemblée nationale afin d'éviter le blocage du dispositif.

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Avis favorable.

*La proposition de rédaction n° 4 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 3 B dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 3 C**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 5 répond à une nécessité de coordination juridique.

*La proposition de rédaction n° 5 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 3 C dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 3**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 6 rétablit la transmission des avis du conseil de développement au conseil de surveillance, ce qui améliore leur prise en considération.

La proposition de rédaction n° 7 supprime l'obligation de nommer par décret les membres du collège des investisseurs publics. Pour les investisseurs privés, elle rétablit la condition de possession d'un titre d'occupation supérieur ou égal à dix ans.

La proposition de rédaction n° 8 remplace l'avis conforme de la commission des investissements sur le projet stratégique et les projets d'investissements publics par une procédure d'avis et, si le conseil de surveillance décide de ne pas suivre cet avis, la motivation de la décision doit faire l'objet de mesures de publicité. Elle reprend l'esprit de l'amendement de Charles Revet.

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Avis favorable sur les trois propositions.

*La proposition de rédaction n° 6 est adoptée, ainsi que les propositions de rédaction n<sup>os</sup> 7 et 8.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 3 dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 3 ter A**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 3 ter A dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 3 quinquies**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 3 quinquies dans la rédaction du Sénat.*

#### **Après l'article 3 septies**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 9 ajoute un article additionnel 3 octies dans un but de clarification.

*La proposition de rédaction n° 9 est adoptée. La commission mixte paritaire adopte l'article additionnel 3 octies ainsi rédigé.*

#### **Article 5 bis**

*La proposition de rédaction n° 10 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 bis dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 5 ter**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 ter dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 5 quater A**

*La proposition de rédaction n° 11 est adoptée.*

---

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 quater A dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 5 quater B**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 12 supprime cet article puisque ses dispositions ont été intégrées à l'article précédent.

*La proposition de rédaction n° 12 est adoptée ; en conséquence, l'article 5 quater B est supprimé.*

**Article 5 quater**

*La proposition de rédaction n° 13 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 quater dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 5 quinquies**

*La proposition de rédaction n° 14 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 quinquies dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 6 bis**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 6 bis dans la rédaction du Sénat.*

**Article 6 ter**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 6 ter dans la rédaction du Sénat.*

**Article 6 quinquies**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 6 quinquies dans la rédaction du Sénat.*

**Article 7**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 7 dans la rédaction du Sénat.*

**Article 8**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 15 concerne le *net wage*. Elle augmente le nombre de contributions dont les armateurs sont exonérés ; à l'assurance vieillesse s'ajoutent les allocations familiales et l'assurance contre le risque de

privation d'emploi. Elle donne une nouvelle définition du champ des activités concernées pour intégrer de façon plus élargie un certain nombre d'activités. Cette mesure est applicable aux navires du premier registre comme à ceux qui sont immatriculés au RIF.

*La proposition de rédaction n° 15 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 8 dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 8 bis**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 16 supprime cet article – qui avait été préservé tant bien que mal en séance publique – dans la mesure où nous venons d'adopter l'article 8 rectifié.

*La proposition de rédaction n° 16 est adoptée ; en conséquence, l'article 8 bis est supprimé.*

*Les propositions de rédaction nos 17 et 18 deviennent sans objet.*

#### **Article 9**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 9 dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 9 bis A**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 9 bis A dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 9 ter**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 19 apporte des mesures de coordination juridique pour les extensions outre-mer.

*La proposition de rédaction n° 19 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 9 ter dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 9 quater**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 9 quater dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 10**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 10 dans la rédaction du Sénat.*

---

**Article 12**

*La proposition de rédaction n° 20 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 12 bis C**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Jean-François Rapin nous a alertés sur le fait qu'une procédure pour les bateaux abandonnés dans les ports de plaisance et les bases nautiques existait déjà. Afin d'éviter tout doublon, la proposition de rédaction n° 21 apporte des clarifications.

*La proposition de rédaction n° 21 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 bis C dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 12 bis DA**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 bis DA dans la rédaction du Sénat.*

**Article 12 bis DB**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 22 supprime cet article plafonnant l'éco-contribution à 0,5 % du prix de vente des bateaux neufs, qui va à l'encontre de l'esprit du système de la REP et dépossède les professionnels du secteur de la possibilité de s'organiser eux-mêmes.

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Avis favorable.

**M. Gilles Lurton, député.** – Nous considérons que cet article était nécessaire pour accompagner le développement de la filière de déconstruction sans déstabiliser l'industrie.

*La proposition de rédaction n° 22 est adoptée ; en conséquence, l'article 12 bis DB est supprimé.*

**Article 12 quater A**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 23 fait écho aux discussions que le rapporteur Mandelli évoquait tout à l'heure sur l'obligation de pavillon pour des produits stratégiques, la fameuse loi de 1992 modifiée une première fois dans la loi de transition énergétique. Le Gouvernement n'a pas respecté

l'esprit de l'amendement adopté à l'époque, aussi, nous essayons de clarifier les choses. Nous sommes dans la phase de stabilisation du dispositif.

*La proposition de rédaction n° 23 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 quater A dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 12 quater**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 quater dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 12 quinquies**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 24 maintient un dispositif fondé sur la définition de zones en matière de piraterie et définit un dispositif non fondé sur un zonage en matière de protection contre les actes terroristes.

*La proposition de rédaction n° 24 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 quinquies dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 12 sexies A**

*La proposition de rédaction n° 25 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 sexies A dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 12 sexies**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 sexies dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 12 septies A**

*La proposition de rédaction n° 26 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 septies A dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 12 septies**

*La proposition de rédaction n° 27 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 septies dans la rédaction issue de ses travaux.*

---

**Article 12 octies**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 28 modifie la rédaction par cohérence avec les dispositions du code international de sûreté (ISPS) et prévoit un partage des frais liés aux évaluations de sûreté.

*La proposition de rédaction n° 28 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 octies dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 12 undecies**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – L'objectif de la proposition de rédaction n° 29 est de compléter l'objet de l'enquête administrative selon les mêmes termes que ceux introduits par la loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités. À l'alinéa 5, la seule référence aux situations dans lesquelles le comportement de la personne donne des raisons de penser qu'elle est susceptible de commettre un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre publics apparaît trop restrictive.

*La proposition de rédaction n° 29 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 undecies dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 12 duodecies**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 30 définit dans le code des transports le régime des sanctions applicables, car le simple renvoi à l'article L. 171-8 du code de l'environnement soulève des difficultés d'interprétation et d'application.

*La proposition de rédaction n° 30 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 duodecies dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 12 terdecies**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 31 maintient l'obligation, pour les officiers de port et leurs adjoints, de prévenir immédiatement les officiers de police judiciaire territorialement compétents en cas de constatation d'un délit d'intrusion dans une zone d'accès réservé d'un port.

*La proposition de rédaction n° 31 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 terdecies dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 12 quaterdecies A**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 12 quaterdecies A dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 12 quindecies**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 32 supprime cet article étendant le service minimum au transport public maritime de passagers. Le monde maritime n'a pas été concerné par l'introduction du service minimum dans les autres modes de transport, où il était basé sur des accords d'entreprise déjà existants, ce qui n'est pas le cas dans le maritime. Il est extrêmement prématuré d'inscrire ce service minimum dans la loi sans début de négociation dans les compagnies, où l'on sait que le dialogue est difficile – surtout pour la première liaison concernée, entre le continent et la Corse. Faisons preuve de sagesse.

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Avis favorable.

*La proposition de rédaction n° 32 est adoptée ; en conséquence, l'article 12 quindecies est supprimé.*

#### **Article 14**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 14 dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 15**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 33 supprime la phrase ajoutée, en séance publique au Sénat, à la définition de l'exercice de l'aquaculture, selon laquelle les élevages marins ne recouvrent pas les élevages de mollusques et autres produits de cultures marines.

La proposition de rédaction n° 34 est rédactionnelle et de coordination.

**M. Gilles Lurton, député.** – Je voterai ces propositions de rédaction ; néanmoins la discussion doit se poursuivre avec les professionnels de la pêche. Il y a des positions divergentes. Nous n'avons pas été au bout de la discussion. Il faut les rencontrer à nouveau pour travailler avec eux.

*La proposition de rédaction n° 33 est adoptée, ainsi que la proposition de rédaction n° 34.*

---

*La commission mixte paritaire adopte l'article 15 dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 15 bis A**

*La proposition de rédaction n° 35 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 15 bis A dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 15 bis B**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 15 bis B dans la rédaction du Sénat.*

**Article 16**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 36 limite le champ du rapport demandé au Gouvernement et rétablit la version de l'Assemblée nationale.

**M. Édouard Philippe, député.** – Il faudrait surtout supprimer cette demande. La commission des lois de l'Assemblée nationale fait la chasse aux rapports !

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Il est passé entre les mailles de notre filet, si je puis dire, c'est exceptionnel, car nous aussi veillons à ne pas multiplier les rapports.

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Plus qu'un rapport, il s'agit d'un mode d'emploi. Nous cherchons à stabiliser le revenu des pêcheurs, alors que le stock n'est pas au plus fort, en développant le pescatourisme. Pour cet énorme chantier, il faudra aller à la rencontre des professionnels de la restauration, qui pourraient cuisiner une partie de leur pêche ; il faudra poser le problème de l'embarquement de touristes à bord de petits bateaux... Il s'agissait de suggérer au ministère de travailler avec les autres ministères concernés pour nous fournir des pistes législatives.

Je rejoins votre point de vue sur la multiplication des rapports.

*La proposition de rédaction n° 36 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 16 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

**Article 18**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 37 apporte des clarifications sur les dommages causés à l'environnement.

*La proposition de rédaction n° 37 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 18 dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 18 ter**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 18 ter dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 18 quater**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 18 quater dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 18 quinquies**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 38 supprime cet article. Je comprends la logique qui y préside, mais l'extension du RIF aux navires de pêche risque d'avoir un effet contraire à celui recherché, à savoir l'embarquement des marins français dans les territoires d'outre-mer. Des travaux sont en cours avec Serge Letchimy, député de la Martinique.

*La proposition de rédaction n° 38 est adoptée ; en conséquence, l'article 18 quinquies est supprimé.*

#### **Article 19**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 19 dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 19 bis AA**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 39 est rédactionnelle.

**Mme Valérie Fourneyron, députée.** – Je m'y rallierai, mais elle ne me semble pas très raisonnable. Elle évoque des « boues » de dragage polluées, terme qui n'est absolument pas scientifique : il s'agit de sédiments de dragage, qui sont de plusieurs types. Nos ports sont les seuls, en Europe, à financer les dragages, les compensations de l'État n'étant pas identiques partout. S'il existe une valorisation de certains sédiments de dragage, ce n'est pas le cas des vases. Il n'y a pas non plus de moyen de les mettre à terre. Imaginez la situation du port de Rouen, qui produit 4,5 millions de mètres cubes de dragage par an, s'il devait tout stocker à terre.

Le dragage fait l'objet de procédures extrêmement rigoureuses, longues, pour que la pollution soit limitée. Nous sommes tous attentifs à ne pas abîmer notre environnement. Les arrêtés de seuil sont fixés par les

préfets. Le délai de trois ans prévu dans la proposition est extrêmement court, pour des procédures extrêmement longues.

Je vous alerte sur cet article qui n'est pas en adéquation avec la réalité de nos ports et leur envoie un message très négatif alors qu'ils font beaucoup – la qualité des eaux s'est du reste grandement améliorée.

**M. Édouard Philippe, député.** – J'appuie *in extenso* les propos de Valérie Fourneyron, dont je partage l'inquiétude. Outre que sa rédaction est un peu large, cet article nous placera dans trois ans dans une situation dont, ici, personne ne veut.

**Mme Odette Herviaux, sénatrice.** – Ces termes qui ne sont pas bordés juridiquement me posent également problème. Tous les ports ont des difficultés à se débarrasser de leurs boues. Nous risquons de très gros soucis, dans les ports fluviaux comme maritimes.

**M. Charles Revet, sénateur.** – J'avais déposé un amendement, qui a été adopté, pour fixer par décret les rejets possibles. Le but était de ne pas tout interdire.

**Mme Valérie Fourneyron, députée.** – C'était un piège...

**M. Édouard Philippe, député.** – Un pis-aller.

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Nous sommes conscients de ces problèmes. Avec Charles Revet, nous en avons discuté, notamment avec l'Union des ports de France (UPF), avant de déposer cette proposition, pour limiter les effets de l'amendement qui prévoit des seuils à définir par décret.

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Je suis attaché à ce qu'on ne fuie pas le débat. La rédaction n'est peut-être pas bonne, mais elle vient en droite ligne des travaux du Grenelle de la mer en 2009. J'ai suivi ce sujet de près. On ne peut pas toujours repousser l'échéance.

Je propose de reprendre le terme de « résidus de dragage » ou de « sédiments » au lieu de « boues », et de modifier le début de la phrase pour écrire « au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2025 » afin de nous laisser le temps de régler le problème du financement. Cette affaire devra être traitée. L'Union européenne nous y contraindra. Nous sommes en capacité de le faire.

Le début de l'article serait ainsi rédigé : « Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025, le rejet en mer des sédiments et résidus de dragage pollués est interdit. Une filière de traitement des sédiments et résidus et de récupération des macro-déchets associés est mise en place ». Ou bien nous pouvons écrire : « À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025... ».

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – « À partir » me semble meilleur juridiquement. Écrivons alors : « À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, le rejet en mer des sédiments et résidus de dragage pollués est interdit. Une filière

de traitement des sédiments et résidus et de récupération des macro-déchets associés est mise en place ». Tout le monde est-il satisfait ?

**Mme Valérie Fourneyron, députée.** – Je m’interroge sur la compatibilité de cet article avec la situation actuelle. Il existe déjà des seuils pour les sédiments de dragage, on ne rejette pas n’importe quoi. Or cette rédaction laisse entendre qu’il n’y a rien aujourd’hui.

**M. Charles Revet, sénateur.** – J’ai fait adopter un amendement qui m’était proposé par le ministère.

**M. Édouard Philippe, député.** – Le principe est l’interdiction du résidu ou du sédiment de dragage pollué. Dans cette rédaction, on explique qu’on met en place une filière de traitement des résidus, et ensuite on cite des seuils. Lesquels ? Sur quoi portent-ils ? En soi, un seuil ne signifie pas grand-chose. On donne le sentiment que la pollution n’existe qu’au-delà... ou que l’on en accepte tout de même un peu. Bref, je crains que cette rédaction n’entraîne que des inconvénients. Nous n’avons pas les instruments pour traiter à terme un volume potentiellement énorme de résidus de dragage. Où les mettra-t-on ? Va-t-on bâtir des montagnes ?

**M. Laurent Furst, député.** – Je vais dans le même sens. Si je me coiffe de ma casquette de maire ou de président de communauté de communes, je note une addition de réglementations qui se sédimentent les unes avec les autres, avant d’exploser dans les mains de ceux qui en sont chargés. La notion de pollution, lancée subjectivement, me semble être source de bien des difficultés à l’avenir. Je songe aux mesures compensatoires sur les zones humides. Les agriculteurs ne veulent plus perdre de terres. Nous ouvrons des champs d’interrogation considérables au détour d’un mot.

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Ces produits ont vocation à être traités puis retournés à la mer.

**M. Charles Revet, sénateur.** – Notre idée est de ne pas aboutir à une interdiction totale du rejet en mer et de laisser au pouvoir réglementaire le soin de fixer les seuils. Sans quoi, tout serait bloqué.

**Mme Annick Le Loch, députée.** – Nous avons dû nettoyer le port de Loctudy, en Bretagne, dont une petite partie était polluée. Il n’a pas été simple de trouver un stockage à terre. Tout a été traité. Il est hors de question de penser que les sédiments dits pollués retournent un jour en mer. Et même pour les autres sédiments, il a été extrêmement compliqué de les claper en mer. Les procédures sont très longues, immédiatement contentieuses... Demain, avec un tel article, nous ne pourrions plus draguer nos ports.

Les pôles Mer Bretagne et Mer Paca travaillent ensemble depuis des années à créer une filière de valorisation des sédiments de dragage. Le sujet est extrêmement sensible et complexe : on en est encore à la recherche de solutions.

**Mme Odette Herviaux, sénatrice.** – La priorité est de mettre en place la filière. Imposer une date butoir, quelle qu'elle soit, est impossible si aucune filière n'est opérationnelle.

**M. Jean-François Rapin, sénateur.** – On ne va pas continuer à prélever des sédiments sans les remettre à la mer, en creusant *ad vitam aeternam*. Il est essentiel de les rejeter à la mer, pour l'équilibre sédimentaire.

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Gardons un minimum d'ambition. Il faut avoir confiance en notre capacité à développer une filière. Or, sans date butoir, on aura du mal à entraîner les acteurs. D'ici 2025, d'autres textes laisseront la possibilité d'effectuer des modifications, si nécessaire. Le sujet date d'avant le Grenelle de la mer, qui s'est tenu en 2009. J'entends les craintes, mais le temps favorisera leur accommodation. Il existe déjà un certain consensus politique, M. Mandelli a indiqué que l'UPF n'était pas hostile à la mesure.

On pourrait supprimer la dernière phrase de l'article afin de ne pas faire référence aux seuils. La question des macro-déchets nécessite en revanche d'être étudiée.

**M. Édouard Philippe, député.** – Le titre premier de cette proposition de loi est « Renforcer la compétitivité des exploitations maritimes et des ports de commerce ». Le port du Havre est en concurrence avec Anvers, Rotterdam, Hambourg. Il souffre. Si l'on essaie d'accroître la compétitivité des ports tout en créant des complexités que les ports étrangers n'ont pas, dans le même texte de loi, nous faisons presque un contre-sens. Une obligation européenne qui s'impose à tous n'aurait pas le même défaut.

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Un véhicule législatif apparaîtra sans doute d'ici 2025, pour améliorer les choses.

**M. Charles Revet, sénateur.** – L'inquiétude portait sur l'interdiction totale d'évacuer les boues à l'extérieur. L'amendement adopté l'évitait, en renvoyant à un texte réglementaire.

**M. Gilles Lurton, député.** – N'avons-nous pas la possibilité de déposer un amendement de suppression en séance ?

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Nous le pouvons ici !

**M. Gilles Lurton, député.** – Dans ce cas, je propose de supprimer l'article.

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Nous avons le choix entre une proposition de suppression de l'article 19 *bis* AA et la proposition de rédaction n° 39 ainsi modifiée : « À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, le rejet en mer des sédiments et résidus de dragage pollués est interdit. Une filière de traitement des sédiments et résidus et de récupération des macro-déchets associés est mise en place. Les seuils au-delà desquels les sédiments et résidus ne peuvent être immergés sont définis par voie réglementaire. »

**M. Gilles Lurton, député.** – L'intention est louable. Cependant, nous ne pouvons pas légiférer sans un minimum d'analyse économique. On nous dit qu'une évaluation de la filière sera menée. Certains petits ports sont éloignés des centres d'évaluation. Il faudra transporter des milliers de tonnes de déchets sur des dizaines ou des centaines de kilomètres. Notre objectif est d'apporter de l'oxygène à l'ensemble du tissu économique. Nous ne devons pas pour autant autoriser n'importe quoi. Le manque de compétitivité dont souffrent nos ports risque de les étouffer. Procéder à une évaluation économique avant de légiférer : telle est la voie du bon sens.

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Ne nous trompons pas de débat. Nous devons trouver des équilibres qui tiennent compte des contraintes environnementales, dans un milieu très fragile. Il y a eu beaucoup de travaux préparatoires au Grenelle de la mer en 2009. La disposition de l'article 19 *bis* AA a été ardemment discutée hier au ministère de l'Environnement. Si nous décidons de la supprimer, le Gouvernement ne manquera pas de déposer un amendement. Nous savons tous comment cela finira. J'en appelle à votre sagesse. La proposition de rédaction n° 39 rectifiée est raisonnable et nous donne de la visibilité. Nous pourrions toujours modifier le dispositif d'ici 2025. Ne nous voilons pas la face : la question environnementale a une influence sur la compétitivité. C'est un principe que nos collègues européens ont su intégrer. Avis défavorable à la proposition de suppression.

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Premièrement, il s'agit uniquement de valider ce qui figure déjà dans le Grenelle de la mer. Deuxièmement, en repoussant la date butoir au 1<sup>er</sup> janvier 2025, nous suivons les recommandations de l'Union européenne. Troisièmement, après l'amendement de Charles Revet, cette proposition de rédaction a été validée par l'Union des ports de France. Je ne peux dire mieux ! Avis défavorable à la proposition de suppression.

**Mme Valérie Fourneyron, députée.** – La rédaction de ce texte est tellement peu scientifique qu'on a du mal à définir ce qu'est un site pollué. En ce qui concerne l'interdiction au 1<sup>er</sup> janvier 2025, nous étions convenus avec le Gouvernement que les seuils de pollution seraient fixés par voie réglementaire. Faut-il revenir sur cet accord ?

**M. Édouard Philippe, député.** – Il faut les conserver, ou supprimer l'article.

*La proposition de suppression n'est pas adoptée.*

*La proposition de rédaction n° 39 rectifiée est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 19 bis AA dans la rédaction issue de ses travaux.*

---

**Article 19 bis A**

*La proposition de rédaction n° 40 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 19 bis A dans la rédaction issue de ses travaux.*

**Article 19 ter**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 19 ter dans la rédaction du Sénat.*

**Article 21**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 21 dans la rédaction du Sénat.*

**Article 22**

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Notre proposition n° 41 rétablit une rédaction de l'Assemblée nationale, plus simple et plus claire.

*La proposition de rédaction n° 41 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 22 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

**Article 22 quinquies A (nouveau)**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 22 quinquies A dans la rédaction du Sénat.*

**Article 22 quinquies**

*La commission mixte paritaire maintient la suppression de l'article 22 quinquies.*

**Article 22 septies**

**M. Didier Mandelli, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Notre proposition de rédaction n° 42 étend les dispositions à l'outre-mer.

*La proposition de rédaction n° 42 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 22 septies dans la rédaction issue de ses travaux.*

*Article 23*

**M. Arnaud Leroy, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Le rapporteur du Sénat a mentionné l'ajout important du Gouvernement en séance, à savoir l'introduction de dispositions issues de la convention de Montego Bay. Le Sénat a voté une demande d'ordonnance. Notre proposition de rédaction n° 43 restreint le champ de cette ordonnance pour que la représentation nationale garde la main sur certaines dispositions comme l'exploration ou l'exploitation des grands fonds.

*La proposition de rédaction n° 43 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 23 dans la rédaction issue de ses travaux.*

**M. Gilles Lurton, député.** – Le groupe Les Républicains de l'Assemblée nationale reste convaincu que la croissance bleue est un formidable vivier de création de valeur, d'emplois et d'attractivité. C'est dans cet esprit que nous avons suivi l'examen de ce texte. En matière de politique de la mer, le principal enjeu pour notre pays est de remédier au manque de pouvoir d'attraction des ports français. Le texte n'apporte pas toutes les réponses. Le rapporteur Arnaud Leroy l'a rappelé dans son propos introductif à l'Assemblée nationale, en précisant que l'on franchissait une étape supplémentaire. Avec ce texte, nous posons une première pierre. Je doute cependant qu'il y ait un autre texte sur la mer au cours de ce quinquennat. Les Républicains se sont abstenus en première lecture. Ils s'abstiendront également pour ce vote. À titre personnel, j'avais voté pour en première lecture et je renouvellerai mon vote favorable.

**M. Michel Le Scouarnec, sénateur.** – Le groupe CRC votera contre.

\*

*La commission mixte paritaire a adopté, ainsi rédigées, l'ensemble des dispositions restant en discussion de la proposition de loi pour l'économie bleue.*

*En conséquence, elle vous demande d'adopter la proposition de loi pour l'économie bleue dans le texte figurant en annexe au présent rapport.*

**TABLEAU COMPARATIF**

<b>Texte adopté par l'Assemblée nationale</b>	<b>Texte adopté par le Sénat</b>
<b>PROPOSITION DE LOI POUR L'ÉCONOMIE BLEUE</b>	<b>PROPOSITION DE LOI POUR L'ÉCONOMIE BLEUE</b>
TITRE I <sup>ER</sup>	TITRE I <sup>ER</sup>
<b>RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE</b>	<b>RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE</b>
CHAPITRE I <sup>ER</sup>	CHAPITRE I <sup>ER</sup>
<b>Simplifier les procédures administratives</b> (Division et intitulé nouveaux)	<b>Simplifier les procédures administratives</b>
<b>Article 1<sup>er</sup></b>	<b>Article 1<sup>er</sup></b>
La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :	<b>Conforme</b>
1° L'article L. 5000-5 est ainsi rédigé :	
« Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées :	
« 1° Pour les navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche :	
« a) Si leur longueur est supérieure ou égale à 24 mètres, conformément à la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires ;	
« b) Si leur longueur est inférieure à vingt-quatre mètres, selon une méthode simplifiée définie par voie réglementaire ;	
« 2° Pour les navires de pêche :	
« a) Si leur longueur est supérieure ou égale à 24 mètres, conformément à la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires et aux règlements européens relatifs à leur jaugeage ;	
« b) Si leur longueur est inférieure à 24 mètres, conformément aux règlements européens relatifs à leur jaugeage. » ;	
2° L'article L. 5111-1 est ainsi modifié :	
a) Le 1° est complété par les mots : « , indiqué par le certificat d'immatriculation » ;	
b) Le 4° est complété par les mots : « défini en unités de jauge en application de l'article L. 5000-5 du présent code » ;	

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

3° Après le chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup>, il est inséré un chapitre II bis intitulé « Jaugeage des navires » et comprenant l'article L. 5112-2 ;

4° L'article L. 5112-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 5112-2. – I. – Les navires battant pavillon français sont jaugés s'il s'agit :

« 1° De navires à usage professionnel ;

« 2° Ou de navires de plaisance à usage personnel dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est supérieure ou égale à 24 mètres.

« II. – À l'exception des navires mentionnés au III, les navires mentionnés au I doivent disposer d'un certificat de jauge.

« Les certificats de jauge sont délivrés, selon le cas, par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

« La délivrance du certificat de jauge peut donner lieu à la perception d'une rémunération.

« Les certificats de jauge peuvent faire l'objet de mesures de retrait.

« III. – La jauge des navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche et dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres, fait l'objet d'une déclaration par les propriétaires.

« Cette déclaration vaut certificat de jauge.

« Toute déclaration frauduleuse est punie des peines prévues à l'article 441-1 du code pénal. » ;

5° (nouveau) Le chapitre II bis du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup>, tel qu'il résulte du 3°, est complété par un article L. 5112-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5112-3. – Les navires de plaisance à usage personnel dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres ne sont pas jaugés. »

**Article 1<sup>er</sup> bis A (nouveau)**

**Article 1<sup>er</sup> bis A**

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

I. – **Alinéa sans modification**

1° Le I des articles 219 et 219 bis est ainsi modifié :

1° **Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

a) Au 1°, les mots : « la Communauté » sont remplacés par les mots : « l'Union » ;

b) Le 2° ~~du I~~ est ainsi modifié :

– au A, les mots : « la Communauté » sont remplacés par les mots : « l'Union » ;

– le même A est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Si le navire est détenu en copropriété, chacun des gérants doit résider en France ou, s'il y réside moins de six mois par an, y faire élection de domicile ; »

– au premier alinéa et à la première phrase du second alinéa du B, au C et aux a et c du D, les mots : « la Communauté » sont remplacés par les mots : « l'Union » ;

– il est ajouté un E ainsi rédigé :

« E. – Soit être affrété coque nue par :

« a) Une personne physique remplissant les conditions de nationalité et de résidence définies au A ;

« b) Ou une société remplissant les conditions de nationalité, de siège social ou d'établissement stable définies au B ; »

2° L'article 219 est ainsi modifié :

~~a) Après le mot : « décret », la fin du 3° du I est ainsi rédigée :~~ « 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 ~~au même~~ 2° 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 aux A ou B ~~audit~~ 2°. » ;

b) Il est ajouté un III ainsi rédigé :

« III. – La francisation d'un navire affrété coque nue peut être suspendue par gel du pavillon français à la demande de l'affréteur qui souhaite faire naviguer ce navire sous pavillon étranger pendant la durée du contrat d'affrètement.

« La francisation ne peut être suspendue qu'avec l'accord préalable des créanciers hypothécaires et à condition

a) **Sans modification**

b) Le 2° est ainsi modifié :

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Si le navire est détenu en copropriété, chacun des gérants doit résider en France ou, s'il y réside moins de six mois par an, y faire élection de domicile ; »

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« E. – **Sans modification**

2° **Alinéa sans modification**

a) Le 3° du I est ainsi rédigé :

« 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 lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au même 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies audit 2° 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 aux A ou B du même 2°. » ;

b) **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

que la législation de l'État qui serait pour la durée du contrat l'État du pavillon ne permette pas dans de tels cas l'inscription sur ses registres de nouvelles hypothèques.

« L'hypothèque consentie sur un navire dont la francisation est suspendue demeure inscrite au siège de la conservation hypothécaire. » ;

3° L'article 219 bis est ainsi modifié :

~~a) Après le mot : « décret », la fin du 3° est ainsi rédigée :~~ « 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 ~~au même~~ 2° ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire. » ;

b) Après le II, il est inséré un II bis ainsi rédigé :

« II bis. – La francisation d'un navire affrété coque nue peut être suspendue par gel du pavillon français à la demande de l'affréteur qui souhaite faire naviguer ce navire sous pavillon étranger pendant la durée du contrat d'affrètement.

« La francisation ne peut être suspendue qu'avec l'accord préalable des créanciers hypothécaires et à condition que la législation de l'État qui serait pour la durée du contrat l'État du pavillon ne permette pas dans de tels cas l'inscription sur ses registres de nouvelles hypothèques.

« L'hypothèque consentie sur un navire dont la francisation est suspendue demeure inscrite au siège de la conservation hypothécaire. » ;

4° L'article 241 est ainsi modifié :

a) La première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « , sauf s'ils ont été francisés parce qu'ils remplissent les conditions définies au E du 2° du I des articles 219 ou 219 bis » ;

b) La seconde phrase du premier alinéa est supprimée ;

c) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles. » ;

5° Le I de l'article 251 est complété par les

**Texte adopté par le Sénat**

**3° Alinéa sans modification**

a) Le 3° du I est ainsi rédigé :

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

b) **Sans modification**

**4° Alinéa sans modification**

a) **Alinéa sans modification**

b) La seconde phrase du même premier alinéa est supprimée ;

c) Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

**Alinéa sans modification**

**5° Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

mots : « , à l'exception de la suspension de la francisation mentionnée au III de l'article 219 et au II bis de l'article 219 bis ».

II. – La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est ainsi modifiée :

a) ~~Après le mot : « douanes », la fin de l'article 3 est supprimée ;~~

b) Les articles 43 et 57 sont abrogés.

**Article 1<sup>er</sup> bis B (nouveau)**

Le 2° du I de l'article 219 du code des douanes est complété par un F ainsi rédigé :

« F. – Soit être ~~des navires~~ dont la gestion ~~commerciale~~ et nautique remplit les critères suivants :

« a) Elle est effectivement exercée depuis la France ~~soit par un établissement de la société propriétaire, soit par une société française liée contractuellement avec le propriétaire pour en assurer la gestion nautique et commerciale ;~~

« b) Le gestionnaire de navire, responsable de son exploitation, est détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion de la sécurité et remplit les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies aux A ou B ~~du présent 2°~~ ; ».

**Article 1<sup>er</sup> bis C (nouveau)**

La section 5 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IX du code des douanes est ainsi modifiée :

1° À l'article 237, après le mot : « étranger », sont insérés les mots : « de plaisance ou de sport dont des personnes physiques ou morales, quelle que soit leur nationalité, ayant leur résidence principale ou leur siège social en France, sont propriétaires ou ont la jouissance et » ;

2° L'article 238 est ainsi modifié :

a) Le début du premier alinéa est ainsi rédigé : « Le passeport délivré aux navires mentionnés à l'article 237 donne... (le reste sans changement). » ;

b) À la dernière phrase du deuxième alinéa, les mots : « d'assistance administrative en vue de lutter contre l'évasion et la fraude fiscales et douanières » sont remplacés par les mots : « fiscale comportant une clause d'échange de

**Texte adopté par le Sénat**

**II. – Alinéa sans modification**

a) L'article 3 est ainsi rédigé :

« Art. 3. – Les règles de francisation des navires sont fixées aux articles 219 et 219 bis du code des douanes. » ;

**b) Sans modification**

**Article 1<sup>er</sup> bis B**

**Alinéa sans modification**

« F. – Soit être un navire dont la gestion nautique remplit les critères suivants :

« a) Elle est effectivement exercée depuis la France par un établissement stable de la société propriétaire ou d'une société française liée contractuellement avec le propriétaire pour en assurer la gestion nautique ;

« b) Le gestionnaire de navire, responsable de son exploitation, est détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion de la sécurité et remplit les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies aux A ou B ; ».

**Article 1<sup>er</sup> bis C**

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

renseignements ou d'accord d'échange de renseignements ou qui figure sur la liste mentionnée au second alinéa du 1 de l'article 238-0 A du code général des impôts ».

**Article 1<sup>er</sup> bis (nouveau)**

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

Le paragraphe 2 de la section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IX du code des douanes est complété par un article 220 bis ainsi rédigé :

**Conforme**

« Art. 220 bis. – Un navire ne remplissant plus l'une des conditions requises pour obtenir la francisation mentionnées aux articles 219 ou 219 bis est radié d'office du registre du pavillon français par l'autorité compétente.

« Un navire ne peut pas être radié d'office s'il fait l'objet d'une hypothèque. »

**Article 1<sup>er</sup> ter A (nouveau)**

**Article 1<sup>er</sup> ter A**

L'article 231 du code des douanes est ainsi modifié :

**Conforme**

1° Le 1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, le mot : « partie » est remplacé par le mot : « part » et le mot : « contenir » est remplacé par le mot : « indiquer » ;

b) Au a, les mots : « et la désignation » sont remplacés par les mots : « , le type et le modèle » ;

c) Le c est remplacé par des c à e ainsi rédigés :

« c) Le bureau des douanes du port d'attache ;

« d) La date et le numéro d'immatriculation ;

« e) L'année de construction du navire et le type de construction, en précisant si la construction a été réalisée par l'armateur ou par un professionnel. » ;

2° Après le mot : « navire », la fin du 2 est supprimée.

**Article 1<sup>er</sup> ter B (nouveau)**

**Article 1<sup>er</sup> ter B**

I. – L'article 247 du code des douanes est ainsi modifié :

**Conforme**

1° Au 1, après le mot : « dates », sont insérés les mots : « , heures et minutes » ;

2° Au 2, après le mot : « jour », sont insérés les mots : « , à la même heure et la même minute » et les mots : « , quelle que soit la différence des heures de l'inscription » sont supprimés.

II. – L'article 51 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

relative au statut des navires et autres bâtiments de mer est abrogé.

**Article 1<sup>er</sup> ter C (nouveau)**

Le ~~paragraphe~~ 6 de la section 7 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IX du code des douanes est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Contribution de sécurité de la propriété maritime et responsabilité en matière d'hypothèque maritime » ;

2° L'article 252 est ainsi rédigé :

« Art. 252. – Les attributions conférées à l'administration des douanes et droits indirects en matière d'hypothèque maritime sont exercées par le service comptable des douanes territorialement compétent. ~~Ces attributions sont~~ définies par décret en Conseil d'État.

~~« La direction de la conservation des hypothèques maritimes est assurée par le chef du poste comptable territorialement compétent ou, pour la Polynésie française, Wallis et Futuna, Saint Pierre et Miquelon et la Nouvelle-Calédonie, par le chef de circonscription.~~

« La liste des conservations des hypothèques maritimes est fixée par arrêté du ministre chargé des douanes. » ;

3° Il est ajouté un article 252 bis ainsi rédigé :

« Art. 252 bis. – L'État est responsable du préjudice résultant des fautes commises par chaque service chargé des hypothèques maritimes dans l'exécution de ses attributions.

« L'action en responsabilité de l'État est exercée devant le juge administratif et, à peine de forclusion, dans le délai de quatre ans à compter du jour où la faute a été commise. »

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 1<sup>er</sup> ter C**

I. – Le 6 de la section 7 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IX du code des douanes est ainsi modifié :

1° **Sans modification**

2° **Alinéa sans modification**

« Art. 252. – Les attributions conférées à l'administration des douanes et droits indirects en matière d'hypothèque maritime sont exercées par le service comptable des douanes territorialement compétent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

**Alinéa supprimé**

**Alinéa sans modification**

3° **Alinéa sans modification**

« Art. 252 bis. – **Sans modification**

4° (nouveau) Il est ajouté un article 252 ter ainsi rédigé :

« Art. 252 ter. – La conservation des hypothèques maritimes territorialement compétente perçoit la contribution de sécurité de la propriété maritime lors de l'inscription hypothécaire ou de son renouvellement.

« Cette contribution est fixée à 0,05 % du capital des créances donnant lieu à l'hypothèque, quel que soit le nombre de navires sur lesquels il est pris inscription. Toutefois, dans le cas où les navires affectés à la garantie d'une même créance sont immatriculés dans des ports dépendant de conservations différentes, la contribution de sécurité de la propriété maritime est due au conservateur de chacun des ports. »

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 1<sup>er</sup> ter D (nouveau)**

Le début du 3 de l'article 285 du code des douanes est ainsi rédigé : « 3. En application du titre II du livre III de la cinquième partie du code des transports, il peut... (le reste sans changement). »

**Article 1<sup>er</sup> ter E (nouveau)**

Le chapitre VI de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer est ainsi modifié :

1° Au début, il est ajouté un article 43 A ainsi rédigé :

« Art. 43 A. – Les règles relatives aux hypothèques maritimes sont fixées à la section 7 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IX du code des douanes ainsi qu'au présent chapitre. » ;

2° Les articles 44, 45, 46, 48, 52, 53 et 54 sont abrogés.

**Article 1<sup>er</sup> ter F (nouveau)**

La loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation est ainsi modifiée :

1° Avant le chapitre I<sup>er</sup>, il est inséré un article 1<sup>er</sup> A ainsi rédigé :

« Art. 1<sup>er</sup> A. – Les règles relatives aux droits de port et de navigation sont fixées au chapitre I<sup>er</sup> du titre IX du code des douanes, au titre II du livre III de la cinquième partie du code des transports et à la présente loi. » ;

2° Le chapitre I<sup>er</sup>, ~~l'article 2, la section 2 du~~ chapitre II, la section 1 du chapitre III, le chapitre IV, l'article 23 et ~~le A et les 1°, 3°, 4° et 5° du B du~~ tableau relatif au droit de francisation et de navigation annexé à cette même loi sont abrogés.

**Article 1<sup>er</sup> ter (nouveau)**

Le chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

II (nouveau). – Les articles 1<sup>er</sup> à 3 du décret n° 69-532 du 28 mai 1969 fixant les remises et salaires attribués aux conservateurs des hypothèques maritimes sont abrogés.

III (nouveau). – La perte de recettes pour l'État résultant du II du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**Article 1<sup>er</sup> ter D**

**Conforme**

**Article 1<sup>er</sup> ter E**

**Alinéa sans modification**

**1° Sans modification**

2° Les articles 44, 45, 46, 48, 49, 52, 53 et 54 sont abrogés.

**Article 1<sup>er</sup> ter F**

**Alinéa sans modification**

**1° Sans modification**

2° Le chapitre I<sup>er</sup>, le chapitre II, la section 1 du chapitre III, le chapitre IV, l'article 18, l'article 23 et le tableau relatif au droit de francisation et de navigation annexé à cette même loi sont abrogés.

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

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

1° L'intitulé est complété par les mots : « et immatriculation » ;

2° Après l'article L. 5112-1, sont insérés des articles L. 5112-1-1 à L. 5112-1-3 ainsi rédigés :

« Art. L. 5112-1-1. – L'immatriculation inscrit un navire francisé sur un registre du pavillon français.

« Tout navire battant pavillon français doit être immatriculé.

« L'immatriculation donne lieu à l'établissement d'un certificat d'immatriculation.

« Art. L. 5112-1-2. – Tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à bord le certificat d'immatriculation prévu à l'article L. 5112-1-1.

« Art. L. 5112-1-3. – L'acte de francisation mentionné à l'article 217 du code des douanes et le certificat d'immatriculation du navire francisé défini à l'article L. 5112-1-1 du présent code donnent lieu à la délivrance d'un document unique. »

**Article 1<sup>er</sup> quater (nouveau)**

À la fin du deuxième alinéa du 3 de l'article 224 du code des douanes, les mots : « ministre chargé des sports » sont remplacés par les mots : « représentant de l'État dans le département ».

**Article 1<sup>er</sup> quinquies (nouveau)**

À l'article L. 5412-7 du code des transports, les mots : « tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font » sont remplacés par les mots : « veille à la bonne tenue du livre de bord qui fait ».

**Article 2**

Le titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Les 1° à 3° de l'article L. 5231-2 sont remplacés par des 1° et 2° ainsi rédigés :

« 1° Le permis d'armement ;

« 2° La carte de circulation. » ;

1° bis (nouveau) L'intitulé du chapitre II est ainsi rédigé : « Permis d'armement » ;

2° L'article L. 5232-1 est ainsi modifié :

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

**Conforme**

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

**Conforme**

**Article 2**

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

a) Au premier alinéa, les mots : « est constitué de marins » sont remplacés par les mots : « comprend au moins un marin » et les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;

b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;

c) Après la même phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée :

« Il atteste de la conformité de l'armement du navire en matière de composition de l'équipage et de conditions d'emploi aux livres V et VI et au chapitre V des titres I<sup>er</sup> à IX du livre VII de la présente cinquième partie. » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 5232-2, les mots : « est constitué de marins » sont remplacés par les mots : « comprend au moins un marin » et les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;

4° À la fin de l'article L. 5232-3, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;

5° L'article L. 5232-4 est ainsi modifié :

a) Au début, sont ajoutés les mots : « Le contenu du permis d'armement, » ;

b) Les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;

5° bis (nouveau) Le chapitre III est abrogé ;

5° ter (nouveau) L'article L. 5234-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « de plaisance » sont supprimés ;

b) Les références : « des 3° et 4° » sont remplacées par la référence : « du 3° » ;

6° Le chapitre VI est complété par un article L. 5236-2 ainsi rédigé :

« Art L. 5236-2. – Pour l'exercice de leurs missions, les personnes mentionnées aux 1° à 4°, au 8° et au 10° de l'article L. 5222-1 sont habilitées à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité ou de son adresse et, le cas échéant, de justifier de sa qualité de gens de mer.

« Pour l'exercice de leurs missions, elles ont accès à bord des navires.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Elles peuvent visiter le navire et recueillir tous renseignements et justifications nécessaires ou exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et en prendre copie.

« Toutefois, elles ne peuvent accéder aux parties du navire à usage exclusif d'habitation que dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article L. 5243-4. »

**Article 2 bis (nouveau)**

I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° A Au second alinéa de l'article L. 5511-3, les mots : « le rôle » sont remplacés par les mots : « la liste » ;

1° Aux 2° et 3° de l'article L. 5511-4, les mots : « le rôle » sont remplacés par les mots : « la liste » ;

2° L'article L. 5542-5 est ainsi modifié :

a) Le II est abrogé ;

b) Le début du III est ainsi rédigé : « L'inscription sur la liste d'équipage d'une personne appartenant à la catégorie des gens de mer dispense... (le reste sans changement). » ;

2° bis Au premier alinéa de l'article L. 5532-1, les mots : « d'un rôle » sont remplacés par les mots : « d'une liste » ;

2° ter Au 4° de l'article L. 5552-16, les mots : « du rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « de l'état des services » et les mots : « ce rôle » sont remplacés par les mots : « cet état des services » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 5542-18 et au second alinéa des articles L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4 et L. 5755-4, les mots : « au rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « à l'état des services » ;

4° À l'article L. 5549-5, les mots : « au rôle » sont remplacés par les mots : « à l'état des services » et, après le mot : « liste », sont insérés les mots : « d'équipage » ;

5° À la première phrase de l'article L. 5552-18, les mots : « du rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « de l'état des services » ;

6° À l'article L. 5762-1, après le mot : « celles », sont insérés les mots : « des chapitres I<sup>er</sup> à IV du titre III et » ;

7° À l'article L. 5772-1, après le mot : « celles », sont insérés les mots : « des chapitres I<sup>er</sup> à IV du titre III et » ;

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 2 bis**

I. – **Non modifié**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

8° Au premier alinéa de l'article L. 5785-1, après la référence : « L. 5549-1 », est insérée la référence : « , l'article L. 5551-3 » ;

9° Au 1° de l'article L. 5785-3, les mots : « au rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « à l'état des services » ;

10° Au premier alinéa de l'article L. 5795-1, après la référence : « L. 5549-1 », est insérée la référence : « , l'article L. 5551-3 » ;

11° Au 1° de l'article L. 5795-4, les mots : « au rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « à l'état des services ».

II. – Le code civil est ainsi modifié :

1° À la fin de la seconde phrase du dernier alinéa de l'article 59, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « livre de bord » ;

2° À l'article 993, le mot : « rôle » est remplacé par les mots : « livre de bord ».

III. – Au 1° de l'article L. 121-5 du code de justice militaire, les mots : « le rôle » sont remplacés par les mots : « la liste ».

~~IV. – Au premier alinéa de l'article L. 11 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement ».~~

V. – Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° Aux première et seconde phrases du troisième alinéa de l'article L. 921-7, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;

2° Au 17° de l'article L. 945-4, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement ».

VI. – L'article 54 du code du travail maritime est abrogé.

VII. – La loi n° 42-427 du 1<sup>er</sup> avril 1942 relative aux titres de navigation maritime est ainsi modifiée :

1° Le dernier alinéa de l'article 3 est ainsi rédigé :

~~« Les permis d'armement sont renouvelés annuellement et les cartes de circulation sont visées annuellement. » ;~~

II. – **Non modifié**

III. – **Non modifié**

IV. – **Supprimé**

V. – **Non modifié**

VI. – **Non modifié**

VII. – **Alinéa sans modification**

1° **Alinéa sans modification**

« Les cartes de circulation sont visées annuellement. » ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

2° Les articles 5, 6, 6-1 et 10 sont abrogés.

VIII. – Au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 77-441 du 27 avril 1977 portant dérogations, en ce qui concerne certains marins des départements d'outre-mer et du territoire d'outre-mer de la Polynésie française, à diverses dispositions du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938, les mots : « au rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « à l'état des services ».

IX. – Au 17° de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, les références : « 5, 6, 6-1, » et les mots : « et la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 10 » sont supprimés.

**Article 2 ter (nouveau)**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5551-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5551-3. – Pour l'application de la présente partie, l'«état des services» désigne le document identifiant l'ensemble des salariés d'une entreprise d'armement maritime qui exercent la profession de marin et qui sont affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine.

« L'état des services peut être établi pour un ou plusieurs navires exploités par un même armateur.

« La mise à jour de l'état des services peut se faire sous forme dématérialisée. »

**Article 2 quater (nouveau)**

Les articles 2, 2 bis et 2 ter entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'État, et au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.

**Article 2 quinquies (nouveau)**

~~I. – Les dispositions des articles 1<sup>er</sup> et 1<sup>er</sup> bis, en tant qu'elles portent sur des dispositions applicables à Saint Barthélemy, à Saint Martin, à Saint Pierre et Miquelon, à Wallis et Futuna, à la Polynésie française, à la Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises antérieurement à la publication de la présente loi, sont applicables à ces collectivités et territoires.~~

**Texte adopté par le Sénat**

2° **Sans modification**

VIII. – **Sans modification**

IX. – **Sans modification**

**Article 2 ter**

**Conforme**

**Article 2 quater**

**Conforme**

**Article 2 quinquies**

I. – Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup>, il est inséré un article L. 5710-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5710-1. – Pour l'application du présent code en Guyane et en Martinique, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

région sont remplacées par les références au représentant de l'État dans la collectivité territoriale. » ;

2° Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre II, il est inséré un article L. 5720-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5720-1. – Pour l'application du présent code à Mayotte, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au représentant de l'État à Mayotte. » ;

3° Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre III, il est inséré un article L. 5730-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5730-1. – Pour l'application du présent code à Saint-Barthélemy, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au représentant de l'État dans la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy.

« Pour l'application à Saint-Barthélemy de la présente partie, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. » ;

4° Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV, il est inséré un article L. 5740-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5740-1. – Pour l'application du présent code à Saint-Martin, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au représentant de l'État dans la collectivité territoriale de Saint-Martin. » ;

5° Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre V, il est inséré un article L. 5750-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5750-1. – Pour l'application du présent code à Saint-Pierre-et-Miquelon, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au représentant de l'État dans la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

« Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu des règlements européens. » ;

6° L'article L. 5760-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application de ces dispositions en Nouvelle-Calédonie, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie.

« Pour l'application de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. » ;

7° L'article L. 5770-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application de ces dispositions en Polynésie française, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au haut-commissaire de la République en Polynésie française.

« Pour l'application de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. » ;

8° L'article L. 5780-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application de ces dispositions à Wallis-et-Futuna, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références à l'administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna.

« Pour l'application de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. » ;

9° L'article L. 5790-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application de ces dispositions dans les Terres australes et antarctiques françaises, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références à l'administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises.

« Pour l'application de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. »

~~II. – Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> ter, en tant qu'elles portent sur des dispositions applicables à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises antérieurement à la publication de la présente loi, sont applicables à ces collectivités et territoires.~~

II. – Les 4° et 5° de l'article 1<sup>er</sup>, les articles 1<sup>er</sup> bis A, 1<sup>er</sup> bis B, 1<sup>er</sup> bis C, 1<sup>er</sup> bis, 1<sup>er</sup> ter A, 1<sup>er</sup> ter B, 1<sup>er</sup> ter C, 1<sup>er</sup> ter D, 1<sup>er</sup> ter E, 1<sup>er</sup> ter F et 1<sup>er</sup> quater ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

~~III. – L'article 2 s'applique à Saint Barthélemy, à Saint Martin, à Saint Pierre et Miquelon, à Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.~~

~~IV. – Les dispositions de l'article 2 bis, en tant qu'elles portent sur des dispositions applicables à Saint Barthélemy, à Saint Martin, à Saint Pierre et Miquelon, à Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises antérieurement à la publication de la présente loi, sont applicables à ces collectivités et territoires.~~

~~V. – L'article 2 ter s'applique à Saint Barthélemy, à Saint Martin, à Saint Pierre et Miquelon, à Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.~~

**CHAPITRE II**

**Rénover la gouvernance des ports  
(Division et intitulé nouveaux)**

**Article 3 A (nouveau)**

La sous-section 1 de la section 2 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5312-8-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-8-1. – Le conseil de surveillance

L'article 1<sup>er</sup> ter E est applicable en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

L'article 1<sup>er</sup> ter n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy.

L'article 1<sup>er</sup> ter est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L'article 1<sup>er</sup> quinquies est applicable en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L'article 2 est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L'article 2 bis est applicable, à l'exception des 2<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> ter, 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> du I, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

III. – L'article 43 A de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, dans sa rédaction résultant de l'article 1<sup>er</sup> ter E de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent article est applicable en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises et à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

**IV. – Supprimé**

**V. – Supprimé**

**CHAPITRE II**

**Rénover la gouvernance des ports**

**Article 3 A**

**Conforme**

### Texte adopté par l'Assemblée nationale

constitue en son sein un comité d'audit.

« Ce comité comprend au moins un représentant de la région.

« Le commissaire du Gouvernement auprès du grand port maritime et l'autorité chargée du contrôle économique et financier assistent aux séances de ce comité avec voix consultative. Le président du conseil de surveillance ne fait pas partie du comité d'audit.

« Le comité d'audit assiste le conseil de surveillance dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'État.

« Le conseil de surveillance définit les affaires qui relèvent de la compétence du comité d'audit. Celles-ci comprennent notamment le contrôle de l'efficacité des systèmes de contrôle interne, la supervision du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés, l'évaluation des risques d'engagement hors bilan significatifs ainsi que l'examen et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes. »

### Article 3 B (nouveau)

L'article L. 5312-7 du ~~même~~ code est ainsi ~~modifié~~ :

~~1° Le 2° est ainsi rédigé :~~

~~« 2° Deux représentants de la région ; »~~

~~2° Après le 2°, il est inséré un 2° bis ainsi rédigé :~~

~~« 2° bis Trois représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, autres que la région, dont au moins un représentant du département ; »~~

~~3° Au 4°, après le mot : « État », sont insérés les mots : « après avis du président du conseil régional, ».~~

### Texte adopté par le Sénat

### Article 3 B

L'article L. 5312-7 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-7. – Le conseil de surveillance est composé de trois collèges :

« 1° Un collège de seize membres réunissant les représentants de l'État et les représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont au moins un représentant de la région, un représentant du département et un représentant de chaque commune ou groupement de collectivités dont tout ou partie est située dans l'emprise du port ou sur leur territoire.

« La répartition des membres de ce collège est réalisée au prorata de leurs participations financières aux investissements du grand port maritime.

« Les collectivités peuvent désigner un suppléant, à titre permanent, pour chaque membre du collège ;

« 2° Un collège de trois membres réunissant les représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;

« 3° Un collège de cinq membres réunissant les personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, après avis du président du conseil régional, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

« Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix. »

**Article 3 C (nouveau)**

L'article L. 5312-9 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-9. – Le nombre de membres du directoire est déterminé, pour chaque grand port maritime, par décret.

« Le président du directoire est nommé par décret, après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port.

« Le président du directoire porte le titre de directeur général.

« Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire.

« La durée du mandat des membres du directoire est fixée par voie réglementaire. »

**Article 3**

I. – L'article L. 5312-11 du ~~même~~ code est ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-11. – Dans chaque grand port maritime, sont représentés dans un conseil de développement :

« 1° Les milieux professionnels, sociaux et associatifs ;

« 2° Les collectivités territoriales et leurs groupements, dont la région dans laquelle se trouve le siège du port.

« Les membres du conseil de développement mentionnés au 1° sont nommés par le représentant de l'État dans la région, après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port.

« Le conseil de développement rend des avis sur le projet stratégique ainsi que sur les projets d'investissements et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et a le droit de faire inscrire à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance toutes questions en lien avec son champ de compétence.

« Une commission des investissements est constituée au sein du conseil de développement. Elle est présidée par le

**Article 3**

I. – L'article L. 5312-11 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-11. – **Alinéa sans modification**

« 1° **Sans modification**

« 2° **Sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Une commission des investissements est constituée au sein du conseil de développement. Elle est présidée par le

### Texte adopté par l'Assemblée nationale

président du conseil régional ou son délégué et composée ~~en~~ outre à parité :

« a) ~~Du directoire du grand port maritime et de représentants des investisseurs publics, membres du conseil de développement ;~~

« b) ~~D'~~investisseurs privés, ~~ces derniers étant~~ choisis parmi les membres du conseil de développement représentant des entreprises ayant investi sur le domaine du grand port maritime de manière significative ~~et titulaires d'un titre d'occupation supérieur ou égal à dix ans.~~

« Le projet stratégique est ~~obligatoirement soumis à l'avis de la commission des investissements du conseil de développement avant sa transmission pour examen au conseil de surveillance, dans un délai suffisant pour que cette commission puisse statuer en toute connaissance de cause.~~

« ~~L'avis obligatoire rendu par la commission des investissements est annexé au projet stratégique et cet avis est publié au recueil des actes administratifs du département.~~

« ~~Les délibérations de la commission des investissements sont prises à la majorité. À la demande des investisseurs, la commission rend un avis sur les projets d'investissements publics d'infrastructure d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure au projet stratégique.~~

« Le conseil de développement peut demander à la commission des investissements une nouvelle délibération sur les investissements à inclure ~~au~~ projet stratégique avant de ~~rendre~~ son avis définitif ~~transmis~~ au conseil de surveillance.

« ~~Les avis de la commission des investissements sont transmis au conseil de développement et au conseil de surveillance.~~

« ~~Les avis du~~ conseil de développement sont transmis au conseil de surveillance.

« La nature et le ~~niveau~~ des projets d'investissements soumis à l'avis de la commission des investissements

### Texte adopté par le Sénat

président du conseil régional ou son délégué et est composée de deux collèges égaux en voix :

« a) Un collège des investisseurs publics, composé des membres du directoire du grand port maritime et de représentants des investisseurs publics, membres du conseil du développement, dont le nombre est proportionnel à leur niveau d'investissement avec un minimum d'un siège par membre éligible à ce collège, ainsi que d'un représentant de l'État. Ces nominations s'effectuent par décret ;

« b) Un collège des investisseurs privés, choisis parmi les membres du conseil de développement représentant des entreprises ayant investi, de manière significative, sur le domaine du grand port maritime. Chaque grand port maritime définit le seuil d'investissements significatifs réalisés par les entreprises sur son domaine.

« Sont soumis à l'avis conforme de la commission des investissements :

« – le projet stratégique du grand port maritime, avant sa transmission pour examen au conseil de surveillance ;

« – les projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure dans le projet stratégique.

« Les avis de la commission des investissements sont publiés au recueil des actes administratifs du département.

#### Alinéa supprimé

« Le conseil de développement peut demander à la commission des investissements une nouvelle délibération sur les investissements à inclure dans le projet stratégique avant de transmettre son avis définitif au conseil de surveillance.

« Les délibérations de la commission des investissements sont prises à la majorité des trois cinquièmes des membres de la commission.

« Ses avis sont transmis au conseil de développement et au conseil de surveillance.

« La nature et le montant des projets d'investissements soumis à l'avis de la commission des investissements

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

~~mentionnée~~ au présent article sont fixés par décret.→

mentionnés au présent article sont fixés par décret.

II (nouveau). – Le 5° de l'article L. 5713-1-1 du même code est ainsi rédigé :

II. – **Sans modification**

« 5° Le 1° de l'article L. 5312-11 est complété par les mots : « , avec, notamment, au moins un représentant des consommateurs » ; ».

**Article 3 bis**

**Article 3 bis (nouveau)**

Au premier alinéa de l'article L. 5312-12 du même code, les mots : « de grands » sont remplacés par les mots : « d'un ou de plusieurs grands » et le mot : « autonomes » est supprimé.

**Conforme**

**Article 3 ter A (nouveau)**

Le deuxième alinéa de l'article L. 5312-12 du code des transports est ainsi modifié :

1° La première phrase est complétée par les mots : « dans le but d'élaborer des positions communes par façade sur les enjeux nationaux et européens » ;

2° La seconde phrase est complétée par les mots : « d'expertise et de services, y compris de dragage et de remorquage ».

**Article 3 ter**

**Article 3 ter (nouveau)**

À la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 219-6-1 du code de l'environnement, après le mot : « publics, », sont insérés les mots : « des ports décentralisés, ».

**Conforme**

**Article 3 quater (nouveau)**

**Article 3 quater**

Le II de l'article 1695 du code général des impôts est ainsi modifié :

**Conforme**

1° Le premier alinéa est ainsi modifié :

a) Les mots : « les personnes » sont remplacés par les mots : « l'ensemble des personnes, physiques ou morales, » ;

b) Après la référence : « 287 », la fin est supprimée ;

2° Au deuxième alinéa, le mot : « précité » est remplacé par les mots : « établissant le code des douanes communautaire ».

**Article 3 quinquies**

**Article 3 quinquies (nouveau)**

L'article L. 5314-12 du code des transports est ainsi modifié :

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

1° Après le mot : « stratégique », sont insérés les mots : « , la prise en compte des questions environnementales » ;

~~2° À la fin, les mots : « , et notamment sa politique tarifaire et foncière » sont supprimés ;~~

3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le conseil portuaire forme, à chaque renouvellement, des commissions chargées d'étudier l'exploitation, les tarifs, le développement ou toute autre question soumise au conseil. »

**Article 3 sexies (nouveau)**

Au premier alinéa de l'article L. 5321-1 du code des transports, après le mot : « navires », sont insérés les mots : « et de leurs équipages ».

**Article 3 septies (nouveau)**

I. – La section 1 du chapitre VII du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° À l'article L. 5337-3-1, les références : « aux 3° et 4° de l'article L. 5331-6 » sont remplacées par la référence : « au 3° de l'article L. 5331-5 » ;

2° Il est ajouté un article L. 5337-3-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5337-3-2. – Dans les grands ports maritimes mentionnés au 1° de l'article L. 5331-5, dans le cas où une contravention de grande voirie a été constatée, le président du directoire du grand port maritime saisit le tribunal administratif territorialement compétent dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative, sans préjudice des compétences dont dispose le préfet en la matière. Il peut déléguer sa signature à un autre membre du directoire. »

II. – À la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L. 774-2 du code de justice administrative, les mots : « l'autorité désignée à l'article L. 5337-3-1 du même code est compétente » sont remplacés par les mots : « les autorités mentionnées aux articles L. 5337-3-1 et L. 5337-3-2 du même code sont compétentes ».

**Article 4**

**Supprimé**

1° **Sans modification**

2° **Supprimé**

3° **Sans modification**

**Article 3 sexies**

**Conforme**

**Article 3 septies**

**Conforme**

**Article 4**

**Suppression conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

CHAPITRE III

**Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection**

(Division et intitulé nouveaux)

**Article 5**

**Supprimé**

**Article 5 bis (nouveau)**

Le 3° de l'article L. 5511-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Les marins comprennent notamment les marins à la pêche et les marins au commerce :

« a) «Marins au commerce» : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la convention ~~internationale~~ du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du travail, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ;

« b) «Marins à la pêche» : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation des navires affectés à une activité de pêche relevant de la convention ~~internationale~~ n° 188 de 2007 sur le travail dans la pêche de l'Organisation internationale du travail ; ».

**Article 5 ter (nouveau)**

I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° L'article L. 5521-1 est ainsi modifié :

a) Le 3° du IV est abrogé ;

b) Il est ajouté un V ainsi rédigé :

« V. – Les normes d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer sont définies par arrêté du ministre chargé de la mer, pris après consultation du Conseil supérieur des gens de mer. Elles tiennent compte des recommandations internationales relatives à la santé et au travail en mer, des particularités des conditions de travail et de vie à bord des navires et des impératifs de la sécurité maritime. Le cas échéant, ces normes sont déterminées selon les fonctions à bord ou les types de navigation. » ;

2° L'article L. 5521-2 est ainsi modifié :

a) Au I, les mots : « ne satisfait aux conditions de formation professionnelle correspondant » sont remplacés par

**Texte adopté par le Sénat**

CHAPITRE III

**Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection**

**Article 5**

**Suppression conforme**

**Article 5 bis**

**Alinéa sans modification**

« Les marins comprennent notamment les marins au commerce et les marins à la pêche, ainsi définis :

« a) «Marins au commerce» : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ;

« b) «Marins à la pêche» : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation des navires affectés à une activité de pêche relevant de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail ; ».

**Article 5 ter**

I. – **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

les mots : « n'est pourvu de titres de formation professionnelle maritime et de qualifications correspondant aux capacités qu'il doit avoir et » ;

b) Les 1° et 2° du II sont remplacés par des 1° à 4° ainsi rédigés :

« 1° Les conditions de délivrance et de validité des titres de formation professionnelle maritime ;

« 2° Les conditions de dérogation au I ;

« 3° Les modalités de suspension et de retrait des prérogatives attachées aux titres de formation professionnelle maritime ;

« 4° Les conditions dans lesquelles sont reconnus, le cas échéant après des épreuves ou des vérifications complémentaires, les titres, diplômes et qualifications professionnelles obtenus ou acquis dans un État étranger. » ;

c) Il est ajouté un III ainsi rédigé :

« III. – Les titres de formation professionnelle maritime et les qualifications mentionnés au I sont définis par voie réglementaire. » ;

3° À l'article L. 5524-1, la référence : « L. 5521-1 » est remplacée par la référence : « L. 5521-2 » ;

4° Au second alinéa de l'article L. 5725-1, après le mot : « que », est insérée la référence : « le V de l'article L. 5521-1 et ».

~~II. Les 1° et 2° du I sont applicables en Polynésie française, à Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.~~

**Article 5 quater (nouveau)**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un article

**II. – Supprimé**

**Article 5 quater A (nouveau)**

Au premier alinéa de l'article L. 5521-4 du code des transports, après les mots : « de chef mécanicien », sont insérés les mots : « hormis sur les navires de pêche ».

**Article 5 quater B (nouveau)**

Le second alinéa de l'article L. 5521-4 du code des transports est complété par les mots : « et notamment les mentions portées au bulletin n° 2 du casier judiciaire qui sont compatibles avec l'exercice des fonctions de capitaine, d'officier en charge de sa suppléance, de chef mécanicien sauf pour la pêche ou d'agent chargé de la sûreté du navire ».

**Article 5 quater**

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

L. 5521-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5521-5. – Les capitaines et leurs suppléants embarqués à la petite pêche ne bénéficient pas des prérogatives de puissance publique. »

« Art. L. 5521-5. – Les capitaines et leurs suppléants embarqués à la petite pêche ou aux cultures marines ne bénéficient pas des prérogatives de puissance publique. »

**Article 5 quinquies (nouveau)**

**Article 5 quinquies**

Le code des transports est ainsi modifié :

**Alinéa sans modification**

1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 5542-18, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

**1° Alinéa sans modification**

« À la pêche maritime, un accord collectif peut prévoir une période ouvrant droit à indemnité qui ne peut être inférieure à la durée de l'embarquement effectif. » ;

« Par dérogation au premier alinéa, à la pêche maritime, un accord collectif de branche peut prévoir une période ouvrant droit à indemnité, qui ne peut être inférieure à la durée de l'embarquement effectif. » ;

2° À l'article L. 5725-4 et au 2° des articles L. 5785-3 et L. 5795-4, le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « cinquième ».

**2° Sans modification**

**Article 6**

**Article 6**

L'article L. 5522-3 du code des transports est ainsi modifié :

**Conforme**

**1° Supprimé**

2° Le I est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les autorités françaises compétentes peuvent demander cette liste à tout moment. » ;

**3° Supprimé**

**Article 6 bis (nouveau)**

Après le deuxième alinéa de l'article L. 5542-48 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'accusé de réception de la demande aux fins de tentative de conciliation interrompt la prescription ainsi que les délais pour agir. »

**Article 6 ter (nouveau)**

I. – L'article L. 5543-1-1 du code des transports est complété par un V ainsi rédigé :

« V. – Pour la mise en œuvre des conventions de l'Organisation internationale du travail intéressant les gens de mer, la consultation de la Commission nationale de la négociation collective maritime vaut consultation tripartite au sens de la convention (n° 144) sur les consultations tripartites relatives aux normes internationales du travail, 1976, de l'Organisation internationale du travail.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

« Cette consultation vaut également pour toute mise en œuvre, pour les gens de mer, des autres conventions de l'Organisation internationale du travail. »

II. – Au premier alinéa du III de l'article L. 5543-2-1 et au IV des articles L. 5544-4 et L. 5544-16 du même code, les mots : « , pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, » sont supprimés.

II bis (nouveau). – Après les mots : « par un décret en Conseil d'État », la fin de l'article L. 5544-32 dudit code est supprimée.

II ter (nouveau). – Au deuxième alinéa de l'article L. 5544-40 du même code, les mots : « pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, » sont supprimés.

III. – À l'article L. 5623-9 du même code, les mots : « , après consultation des organisations professionnelles représentatives des armateurs et des organisations syndicales représentatives des gens de mer » sont supprimés.

**Article 6 quater (nouveau)**

**Supprimé**

**Article 6 quinquies (nouveau)**

L'article L. 5564-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après le mot : « navires », sont insérés les mots : « mentionnés à l'article L. 5561-1 » ;

2° Les mots : « avec les îles ou de croisière, et d'une jauge brute de moins de 650 » sont supprimés.

**Article 7**

**I à V. – Supprimés**

~~VI. – À la fin du deuxième alinéa de l'article L. 5548-1 du code des transports, le mot : « marin » est remplacé par les mots : « gens de mer ».~~

**Article 7**

**I à V. – Supprimés**

VI. – L'article L. 5548-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la fin du deuxième alinéa, le mot : « marin » est remplacé par les mots : « gens de mer » ;

2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Lorsqu'ils existent en vertu de la législation du pavillon du navire, le capitaine informe les représentants des gens de mer à bord du navire de la visite de l'inspecteur ou du contrôleur du travail, afin qu'ils puissent assister à cette

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

VII. – À l'article L. 5548-2 du même code, le mot : « marins » est remplacé par les mots : « gens de mer ».

VIII. – Le chapitre VIII du titre IV du livre V de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

1° (nouveau) Après l'article L. 5548-3, il est inséré un article L. 5548-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5548-3-1. – Sans préjudice des missions des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont chargés du contrôle de l'application du titre VI du présent livre ainsi que du contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des gens de mer embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

« Pour l'exercice de ces missions, ils sont habilités à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de gens de mer.

~~« Lors de leurs visites à bord du navire, ils se font accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent. » ;~~

2° Il est ajouté un article L. 5548-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5548-5. – Les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les inspecteurs et contrôleurs du travail se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement des missions de contrôle définies au présent chapitre. Pour l'exercice de ces missions, ils s'informent réciproquement de la programmation des contrôles et des suites qui leur sont données. »

**IX et X. – Supprimés**

**Article 7 bis (nouveau)**

Le 2° du I de l'article L. 5612-1 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Toutefois, l'article L. 5521-2-1 est applicable aux marins embarqués sur les navires immatriculés au registre international français qui résident hors de France et qui sont

visite s'ils le souhaitent. »

**VII. – Sans modification**

**VIII. – Alinéa sans modification**

**1° Alinéa sans modification**

« Art. L. 5548-3-1. – **Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« Lorsqu'ils existent en vertu de la législation du pavillon du navire, le capitaine informe les représentants des gens de mer à bord du navire de la visite des officiers et fonctionnaires, afin qu'ils puissent assister à cette visite s'ils le souhaitent. » ;

**2° Sans modification**

**IX et X. – Supprimés**

**Article 7 bis**

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

affiliés en application des règlements européens au régime d'assurance vieillesse défini à l'article L. 5551-1. »

**Article 8**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° **Supprimé**

2° L'article L. 5553-11 est ainsi modifié :

a) Les mots : « d'armement maritime » sont remplacés par le mot : « maritimes » ;

b) Les mots : « pour les équipages et gens de mer qu'elles emploient affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins et embarqués à bord des navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises » sont remplacés par les mots : « , de la cotisation d'allocations familiales mentionnée à l'article L. 241-6 du code de la sécurité sociale et de la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi mentionnée à l'article L. 5422-9 du code du travail dues par les employeurs, pour les équipages et les gens de mer que ces entreprises emploient au titre des navires de commerce battant pavillon français soumis » ;

3° **Supprimé**

**Article 9**

Le titre VI du livre V de la cinquième partie du ~~même~~ code est ainsi modifié :

1° L'article L. 5561-1 est ainsi modifié :

a) **Supprimé**

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent titre n'est pas applicable aux navires de construction traditionnelle participant à des manifestations nautiques. » ;

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 8**

**Supprimé**

**Article 8 bis (nouveau)**

Les entreprises d'armement maritime bénéficiant de l'exonération de charges sociales patronales prévue à l'article L. 5553-11 du code des transports sont exonérées de la cotisation d'allocations familiales mentionnée à l'article L. 241-6 du code de la sécurité sociale et de la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi mentionnée à l'article L. 5422-9 du code du travail dues par les employeurs, pour les équipages que ces entreprises emploient au titre des navires de commerce battant pavillon français relevant de l'article L. 5611-2 du code des transport et soumis à concurrence internationale.

**Article 9**

I. – Le titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

c) **Supprimé**

2° **Supprimé**

3° L'article L. 5562-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

b) Le 3° est complété par les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

c) (nouveau) Le 8° est complété par les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

4° À la seconde phrase de l'article L. 5562-3, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

4° bis (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 5563-2, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur » ;

5° L'article L. 5566-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

b) Au 2°, la référence : « L. 5561-2 » est remplacée par la référence : « L. 5562-2 » ;

6° Au premier alinéa de l'article L. 5566-2, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

7° Il est ajouté un chapitre VII ainsi rédigé :

« CHAPITRE VII

« Constatation des infractions

2° **Supprimé**

2° bis (nouveau) À l'article L. 5561-2, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 » ;

2° ter (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 5562-1, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 » ;

3° **Sans modification**

4° **Sans modification**

4° bis A (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 5563-1, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 » ;

4° bis **Sans modification**

5° **Sans modification**

6° **Sans modification**

7° **Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Art. L. 5567-1. – Les infractions au présent titre sont constatées par les inspecteurs et les contrôleurs du travail, les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les personnes mentionnées aux 1° à 4°, au 8° et au 10° de l'article L. 5222-1.

« Art. L. 5567-1-1 (nouveau). – Pour l'exercice des missions mentionnées à l'article L. 5567-1, les personnes mentionnées au même article sont habilitées à demander à l'employeur ou à la personne faisant fonction, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de gens de mer.

~~« Lors de leurs visites à bord du navire, elles se font accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent.~~

« Art. L. 5567-1-2 (nouveau). – Les personnes mentionnées à l'article L. 5567-1 se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement des missions de contrôle définies au présent chapitre.

« Art L. 5567-2. – En cas de manquement aux formalités administratives prévues par le présent titre ou par les mesures prises pour son application, en cas d'obstacle aux missions des agents de contrôle ou en cas de non-présentation des documents devant être tenus à la disposition de ces agents, l'autorité maritime met en demeure l'armateur, l'employeur ou la personne faisant fonction de mettre le navire à quai dans le port qu'elle désigne dans un délai maximal de vingt-quatre heures, en vue de permettre aux services de l'État concerné de procéder aux contrôles requis. »

**Texte adopté par le Sénat**

« Art. L. 5567-1. – **Sans modification**

« Art. L. 5567-1-1 . – **Alinéa sans modification**

« Lorsqu'ils existent en vertu de la législation du pavillon du navire, le capitaine informe les représentants des gens de mer à bord du navire de la visite des personnes mentionnées à l'article L. 5567-1, afin qu'ils puissent assister à cette visite s'ils le souhaitent.

« Art. L. 5567-1-2. – **Sans modification**

« Art L. 5567-2. – **Sans modification**

II (nouveau). – Au 34° de l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 ».

III (nouveau). – À l'avant-dernier alinéa du II de l'article 31 de la loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 ».

**Article 9 bis A (nouveau)**

Après l'article L. 5571-3 du code des transports, il est inséré un article L. 5571-4 ainsi rédigé :

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 9 bis (nouveau)**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises. Ce rapport, établi par le Conseil supérieur des gens de mer, prend en compte, d'une part, l'évolution générale du système de protection sociale français et son financement et, d'autre part, les attentes et les besoins des gens de mer. Il tient compte des particularités des départements, régions et collectivités d'outre-mer.

**Article 9 ter (nouveau)**

**Texte adopté par le Sénat**

« Art. L. 5571-4. – Outre les officiers et agents de police judiciaire, les personnes mentionnées aux 1° à 4° et aux 8° et 10° de l'article L. 5222-1 sont habilitées à constater les infractions au présent titre. »

**Article 9 bis**

**Conforme**

**Article 9 ter**

I. – Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5725-1 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, sont ajoutés les mots : « Le b du 3° de l'article L. 5511-1 et » ;

b) Au début du second alinéa, les mots : « Les titres I<sup>er</sup> et III » sont remplacés par les mots : « Le titre I<sup>er</sup>, à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, et le titre III » ;

2° L'article L. 5765-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

b) Au second alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

3° L'article L. 5775-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

b) Au second alinéa de l'article L. 5775-1, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

4° L'article L. 5785-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, », la référence : « L. 5521-4 » est remplacée par la référence : « L. 5521-5 » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

b) Au second alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

5° L'article L. 5795-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, », la référence : « L. 5521-4 » est remplacée par la référence : « L. 5521-5 » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

b) Au second alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 ».

II. – A. – Les articles 3, 3 bis et 3 ter A de la présente loi ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin.

B. – L'article 3 ter de la présente loi n'est pas applicable en Guadeloupe, en Martinique, en Guyane, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

C. – L'article 3 quater de la présente loi n'est pas applicable à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

D. – L'article 5 bis de la présente loi, à l'exception du dernier alinéa, est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

E. – Le dernier alinéa de l'article 5 bis de la présente loi n'est pas applicable à Mayotte.

F. – Les 1° à 3° du I de l'article 5 ter de la présente loi

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

L'article 6 de la présente loi est applicable à ~~Saint Barthélemy,~~ à ~~Saint Martin,~~ à ~~Saint Pierre et Miquelon,~~ à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

CHAPITRE IV

**Renforcer l'attractivité du pavillon français**

(Division et intitulé nouveaux)

**Article 10**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre VI de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5611-2 est ainsi modifié :

a) Après la seconde occurrence du mot : « navires », la fin du 1° est ainsi rédigée : « à-passagers mentionnés au 1° de l'article L. 5611-3 ; »

b) Au 2°, le nombre : « 24 » est remplacé par le nombre : « 15 » ;

c) Il est ajouté un 3° ainsi rédigé :

« 3° Les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire. » ;

**Texte adopté par le Sénat**

sont applicables à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

G. – Le 1° de l'article 5 quinquies de la présente loi est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

H. – L'article 6 de la présente loi est applicable à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

I. – L'article 6 bis, les I et II de l'article 6 ter et l'article 6 quater de la présente loi ne sont pas applicables à Mayotte.

**Article 9 quater (nouveau)**

Les pensions de retraite des marins liquidées avant le 19 octobre 1999 peuvent être révisées à la demande des intéressés, déposée après la date d'entrée en vigueur de la présente loi, et à compter de cette demande, afin de bénéficier des dispositions du 1° de l'article L. 5552-17 du code des transports relatives à la prise en compte, pour le double de leur durée, des périodes de services militaires en période de guerre, au titre de leur participation à la guerre d'Algérie ou aux combats en Tunisie et au Maroc, selon les modalités en vigueur à la date de promulgation de la présente loi.

CHAPITRE IV

**Renforcer l'attractivité du pavillon français**

**Article 10**

**Alinéa sans modification**

1° **Alinéa sans modification**

a) Après la seconde occurrence du mot : « navires », la fin du 1° est ainsi rédigée : « transporteurs de passagers mentionnés au 1° de l'article L. 5611-3 ; »

b) **Sans modification**

c) **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

2° L'article L. 5611-3 est ainsi modifié :

a et b) **Supprimés**

c) Le 4° est complété par les mots : « non mentionnés au 3° de l'article L. 5611-2 et par les mesures réglementaires prises pour son application » ;

3° et 4° **Supprimés**

**Article 10 bis (nouveau)**

L'article L. 5612-3 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après le mot : « les », il est inséré le mot : « marins » ;

2° Après le deuxième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Le respect de l'obligation mentionnée aux deux premiers alinéas peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au registre international français exploités par cet armateur.

« Le respect de l'obligation mentionnée aux deux premiers alinéas est vérifié chaque année. »

**Article 11**

**Supprimé**

**Article 12**

Le code de la sécurité intérieure est ainsi ~~modifié~~ :

1° L'article L. 321-3 est ainsi modifié :

~~a) Au premier alinéa, les mots : « n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de quarante huit heures » sont remplacés par les mots : « battant pavillon français, quel que soit leur registre d'immatriculation, » ;~~

~~b) (nouveau) La première phrase du dernier alinéa est complétée par les mots : « et, pour les navires transporteurs~~

**Texte adopté par le Sénat**

2° **Sans modification**

3° et 4° **Supprimés**

**Article 10 bis**

**Conforme**

**Article 11**

**Suppression conforme**

**Article 12**

I. – L'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure est ainsi rédigé :

« Art. L. 321-3. – I. – Par dérogation aux articles L. 324-1 et L. 324-2, il peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers battant pavillon français, quel que soit leur registre d'immatriculation, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard dans les conditions fixées au présent chapitre.

« L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard dans les casinos mentionnés au premier alinéa du présent I est accordée par arrêté du ministre de l'intérieur à une personne morale qualifiée en matière d'exploitation de jeux de hasard ayant passé une convention avec l'armateur conforme à une convention type approuvée par décret en Conseil d'État.

« L'arrêté d'autorisation de jeux fixe la durée de l'autorisation. Il détermine la nature des jeux de hasard

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

~~de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires, dans les eaux territoriales » ;~~

~~1° bis (nouveau) Après le même article, il est inséré un article L. 321-3-1 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 321-3-1. Les dispositions du titre VI du livre V du code monétaire et financier applicables aux prestataires de services de jeux d'argent et de hasard autorisés en application de l'article L. 321-1 du présent code sont applicables aux prestataires de jeux d'argent et de hasard à bord des navires de commerce transporteurs de passagers autorisés en application des articles L. 321-3, L. 344-4 et L. 346-2. » ;~~

~~2° Supprimé~~

**Texte adopté par le Sénat**

autorisés, leur fonctionnement, les missions de surveillance et de contrôle, les conditions d'admission dans les salles de jeux et leurs horaires d'ouverture et de fermeture. L'autorisation peut être révoquée par le ministre de l'intérieur, en cas d'inobservation des clauses de l'arrêté ou de la convention passée avec l'armateur.

« II. – Dès lors que le navire assure des trajets dans le cadre d'une ligne régulière intracommunautaire, les jeux exploités peuvent ne comprendre que les appareils de jeux mentionnés à l'article L. 321-5.

« Le nombre maximal d'appareils de jeux exploités dans ces conditions ne peut excéder quinze par navire.

« Par dérogation à l'article L. 321-4, la personne morale qualifiée n'exploitant que des appareils de jeux mentionnés à l'article L. 321-5 doit désigner, d'une part, des personnels chargés d'assurer l'installation, l'entretien et la maintenance du matériel et, d'autre part, des caissiers.

« Ces personnels doivent être français ou ressortissants d'un des États membres de l'Union européenne ou d'un des autres États parties à l'accord sur l'Espace économique européen, majeurs, jouissant de leurs droits civiques et politiques. Ils sont agréés par le ministre de l'intérieur.

« En aucun cas, la personne morale qualifiée ne peut se substituer à un fermier de jeux.

« III. – Les locaux mentionnés au I ne peuvent être ouverts que :

« 1° Hors des limites administratives des ports maritimes, pour les navires de commerce transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;

« 2° Dans les eaux internationales, pour les autres navires.

« Ils ne sont accessibles qu'aux passagers majeurs, titulaires d'un titre de croisière ou d'un titre de transport.

« Dans l'enceinte du casino, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publiques. »

II. – Le code monétaire et financier est ainsi modifié :

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

—

—

1° Au 9° de l'article L. 561-2, la référence : « de l'article L. 321-1 du code de la sécurité intérieure » est remplacée par les mots : « des articles L. 321-1 et L. 321-3 du code de la sécurité intérieure, sous réserve si nécessaire de l'application du troisième alinéa du II du même article L. 321-3 » ;

2° Après le 2° du I de l'article L. 755-13, il est inséré un 2°bis ainsi rédigé :

~~« 2°bis Au 9° de l'article L. 561-2, la référence à l'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure est remplacée par la référence à l'article L. 344-4 du code de la sécurité intérieure ; ».~~

**CHAPITRE IV BIS**

**Favoriser l'essor du nautisme et des loisirs de plage**

(Division et intitulé nouveaux)

**CHAPITRE IV BIS**

**Favoriser l'essor du nautisme et des loisirs de plage**

**Section 1**

**Encourager le développement du secteur de la plaisance**

(Division et intitulé nouveaux)

**Section 1**

**Encourager le développement du secteur de la plaisance**

**Article 12 bis A (nouveau)**

La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5241-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5241-1-1. – Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur dont ces personnes ont la jouissance sont soumis, dans les eaux territoriales françaises, à l'ensemble des règles relatives aux titres de conduite des navires et au matériel d'armement et de sécurité applicables à bord des navires de plaisance et des véhicules nautiques à moteur battant pavillon français. »

**Article 12 bis A**

**Conforme**

**Article 12 bis B (nouveau)**

L'article L. 5546-1-6 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « ou d'un particulier propriétaire ou locataire d'un navire de plaisance, pour travailler à bord d'un navire, » ;

2° À la seconde phrase du second alinéa, après la première occurrence du mot : « français », sont insérés les mots : « , des navires de plaisance non immatriculés au registre international français ».

**Article 12 bis B**

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 12 bis C (nouveau)**

**Article 12 bis C**

La loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés est ainsi modifiée :

**Alinéa sans modification**

1° Au premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après le mot : « nettoyés », sont insérés les mots : « et les navires de plaisance déposés chez un professionnel pour être réparés, entretenus, conservés ou gardés » ;

1° Au premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après le mot : « nettoyés », sont insérés les mots : « et les navires de plaisance déposés chez un professionnel pour être réparés, entretenus, conservés ou gardés, les navires de plaisance hors d'usage et abandonnés dans les ports de plaisance et les bases nautiques » ;

2° Après le troisième alinéa de l'article 6 bis, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

1° bis (nouveau) L'article 3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le navire de plaisance n'est pas susceptible d'être vendu, ou en cas de carence d'enchères, le juge peut le déclarer abandonné. » ;

« Aux navires de plaisance déposés dans un chantier ou un atelier professionnel de réparation navale, d'entretien ou de gardiennage ; ».

**2° Alinéa sans modification**

« Aux navires et bateaux de plaisance déposés dans un chantier, un terre-plein ou un atelier professionnel de réparation navale, d'entretien ou de gardiennage ; ».

**Article 12 bis DA (nouveau)**

Au premier alinéa de l'article L. 541-10-10 du code de l'environnement, l'année : « 2017 » est remplacée par l'année : « 2018 ».

**Article 12 bis DB (nouveau)**

Après le premier alinéa de l'article L. 541-10-10 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'éco-contribution versée par les metteurs sur le marché est plafonnée à 0,5 % du prix de vente des bateaux neufs. »

Section 2

Section 2

**Favoriser la coexistence des activités sur le littoral**

**Favoriser la coexistence des activités sur le littoral**

(Division et intitulé nouveaux)

**Article 12 bis D (nouveau)**

**Article 12 bis D**

Au 3° du II de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, après le mot : « portuaires, », sont insérés les mots : « nautiques et balnéaires, ».

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

—

**CHAPITRE V**

**Renforcer les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité**  
(Division et intitulé nouveaux)

**Article 12 bis (nouveau)**

À la première phrase du second alinéa de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure, le mot : « six » est remplacé par le mot : « douze ».

**Article 12 ter (nouveau)**

Le chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre II de la deuxième partie du code de la défense est complété par un article L. 2213-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-9. – Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées. La composition de cette flotte à caractère stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire. »

**Article 12 quater (nouveau)**

Le chapitre III du titre II du code des douanes est

**Texte adopté par le Sénat**

—

**CHAPITRE V**

**Renforcer les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité**

**Article 12 bis**

**Conforme**

**Article 12 ter**

**Conforme**

**Article 12 quater A (nouveau)**

L'article L. 631-1 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le 2° du II est ainsi modifié :

a) Les mots : « des armateurs » sont remplacés par les mots : « un armateur ou un groupement d'armateurs » ;

b) Après le mot : « capacité », la fin de l'alinéa est ainsi rédigée : « de transport de pétrole brut et de produits pétroliers conformes au contrat type approuvé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande ; »

2° Après le II, il est inséré un II bis ainsi rédigé :

« II bis. – Chaque contrat de couverture d'obligation de capacité conclu par chaque assujetti, ou groupement d'assujettis, avec un armateur ou un groupement d'armateurs, comprend à la fois une capacité de transport maritime de pétrole brut et une capacité de transport maritime de produits pétroliers dans le respect des proportions fixées par décret. Elle comprend également une part de navires de moins de 20 000 tonnes de port en lourd. »

**Article 12 quater**

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

complété par un article 59 nonies ainsi rédigé :

« Art. 59 nonies. – Les agents ~~de l'administration~~ des douanes et droits indirects et les agents ~~de l'administration~~ chargée de l'énergie et du climat se ~~communiquent~~, sur demande ou spontanément, tous les renseignements et documents détenus ou recueillis dans ~~le cadre~~ de leurs missions ~~de gestion des produits pétroliers~~. »

**Article 12 quinquies (nouveau)**

I. – L'article L. 5442-1 du code ~~des transports~~ est complété par un II ainsi rédigé :

« II. ~~Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est également exercée au delà de la mer territoriale des États, dans les zones fixées par un arrêté du Premier ministre dans lesquelles les menaces encourues constituent des menaces d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du code pénal. Cet arrêté est pris après avis d'un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères. Ce comité peut, à sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.~~

« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.

« Un décret fixe les types de navires éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection. »

II. – Au 4° de l'article L. 617-12-1 du code de la sécurité intérieure, après le mot : « application », sont insérées les références : « des I et II ».

**Texte adopté par le Sénat**

« Art. 59 nonies. – Les agents des douanes et les agents placés sous l'autorité du ministre chargé de l'énergie ~~sont autorisés à se communiquer~~, sur demande ou spontanément, tous les renseignements et documents détenus ou recueillis dans l'exercice de leurs missions relatives aux produits pétroliers. »

**Article 12 quinquies**

I. – Au 4° de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure, le mot : « extérieures » est supprimé.

**Alinéa supprimé**

**Alinéa supprimé**

**Alinéa supprimé**

II. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 5441-1, le mot : « extérieures » est supprimé ;

2° L'article L. 5442-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « mer territoriale des États », la fin de l'alinéa est supprimée ;

b) Le deuxième alinéa est supprimé.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 12 sexies (nouveau)**

L'article L. 232-7 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° Le II est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et les deux occurrences du mot : « vols » sont remplacées par le mot : « ~~transports~~ » ;

b) Au deuxième alinéa, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » ;

c) Au dernier alinéa, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;

2° Au III, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;

3° Au V, après le mot : « aérien », sont insérés les mots : « ou maritime » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;

4° À la seconde phrase du VI, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « ou maritimes » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire ».

**Article 12 sexies A (nouveau)**

Après le premier alinéa de l'article L. 5421-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le transporteur peut refuser l'embarquement de toute personne qui s'oppose à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou à la réalisation de palpations de sécurité, ainsi que de toute personne qui contrevient à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes soit de troubler l'ordre public. »

**Article 12 sexies**

**Alinéa sans modification**

1° **Alinéa sans modification**

a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et les deux occurrences du mot : « vols » sont remplacées par le mot : « déplacements » ;

b) **Sans modification**

c) **Sans modification**

c) **Sans modification**

3° **Sans modification**

4° **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 12 septies A (nouveau)**

Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° L'article L. 232-4 est ainsi modifié :

a) Au troisième alinéa, les mots : « maritimes et » sont supprimés :

b) Après le troisième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour la mise en œuvre des traitements mentionnés aux articles L. 232-1 et L. 232-2, les transporteurs maritimes sont tenus de recueillir et de transmettre aux services du ministère de l'intérieur les données relatives aux passagers mentionnées au paragraphe 3.1.2. de l'annexe VI au règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes.

« Ils sont également tenus de communiquer aux services mentionnés au quatrième alinéa du présent article les données mentionnées au 3° de l'article L. 232-1 autres que celles mentionnées au même quatrième alinéa lorsqu'ils les détiennent. » ;

2° La seconde phrase du premier alinéa du II de l'article L. 232-7 est complétée par les mots : « pour les transporteurs aériens et celles mentionnées au quatrième alinéa du même article L. 232-4 pour les transporteurs maritimes ».

**Article 12 septies (nouveau)**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le 1° de l'article L. 4000-3 est ainsi rédigé :

« 1° Bateau : toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale à la mer ; »

2° L'article L. 4200-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sauf dispositions contraires, les titres I<sup>er</sup> à III du présent livre sont également applicables à la navigation à l'aval de la limite transversale de la mer, ~~sous réserve de~~ l'article L. 4251-1. » ;

~~3° L'article L. 4241-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :~~

**Article 12 septies**

**Alinéa sans modification**

**1° Alinéa sans modification**

« 1° Bateau : toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer ; »

**2° Alinéa sans modification**

« Sauf dispositions contraires, les titres I<sup>er</sup> à III du présent livre et les articles L. 4272-1, L. 4274-2, L. 4274-3 et L. 4274-5 à L. 4274-18 sont également applicables à la navigation à l'aval de la limite transversale de la mer prévue à l'article L. 4251-1. » ;

**Alinéa supprimé**

## Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~« Les dispositions relatives à la signalisation visuelle et sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux naviguant en aval de la limite transversale de la mer sont fixées par voie réglementaire. » ;~~

4° L'article L. 4251-1 est ainsi rédigé :

~~« Art. L. 4251-1. – I. – La navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer est limitée aux besoins de la navigation jusqu'à des installations de stationnement situées dans des zones maritimes à proximité de la limite transversale de la mer.~~

~~« II. – La définition des zones de navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer est fixée par voie réglementaire. » ;~~

5° Le II de l'article L. 5241-1 est ainsi rédigé :

~~« II. – Sauf disposition expresse contraire mentionnée à la quatrième partie du présent code, les bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer. »~~

## Article 12 octies (nouveau)

~~Le dernier alinéa de l'article L. 5331-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :~~

~~« Les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires sont à la charge des autorités portuaires et des exploitants bénéficiaires. »~~

## Texte adopté par le Sénat

### Alinéa supprimé

3° L'article L. 4251-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 4251-1. – I. – La navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer est limitée à l'accès aux installations de stationnement établies dans des zones maritimes situées à proximité de cette limite, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

### « II. – Supprimé

« III. – Les articles L. 5321-1, L. 5332-6, L. 5334-3, L. 5334-12, L. 5334-13, L. 5336-12 et L. 5336-14 sont applicables aux bateaux naviguant à l'aval de la limite transversale de la mer. » ;

4° Le II de l'article L. 5241-1 est ainsi rédigé :

« II. – Sauf dans les conditions prévues à l'article L. 4251-1, les bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer. » ;

5° Au début du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie, est insérée une section 1 A ainsi rédigée :

### « Section 1 A

#### « Dispositions générales

« Art. L. 5242-1 A. – Les infractions et les peines prévues au présent chapitre sont applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;

6° L'article L. 5242-6-6 est abrogé.

## Article 12 octies

Au début du chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports, il est inséré un article L. 5332-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 5332-1 A. – L'autorité portuaire fait réaliser une évaluation de la sûreté du port par un organisme habilité à cet effet par l'autorité administrative.

« L'exploitant d'une installation portuaire figurant sur une liste établie par l'autorité administrative fait réaliser une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire par un organisme habilité à cet effet par l'autorité administrative.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 12 nonies (nouveau)**

À l'article L. 5332-1 du code des transports, le mot : « contiguës » est supprimé.

**Article 12 nonies**

**Conforme**

**Article 12 decies (nouveau)**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5332-2 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce droit de visite peut également s'exercer sur tout navire à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté. » ;

2° À la fin du premier alinéa de l'article L. 5332-6, les mots : « se trouvant dans ces mêmes zones » sont supprimés.

**Article 12 decies**

**Conforme**

**Article 12 undecies (nouveau)**

Le chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5332-8 ainsi rédigé :

« Art. L. 5332-8. – L'accès permanent aux zones d'accès restreint définies à l'article L. 5332-2 est ~~soumis à la détention d'une habilitation délivrée par le représentant de l'État dans le département.~~

~~« L'exercice des missions de sûreté dans les ports et de celles relatives aux opérations portuaires définies à l'article L. 5332-4 est soumis à un agrément individuel des agents chargés de ces missions, délivré par le représentant de l'État dans le département et, à Paris, par le préfet de police.~~

~~« L'habilitation ou l'agrément est refusé ou retiré lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'accès permanent aux zones d'accès restreint ou avec l'exercice des missions qu'elle a demandé à remplir.~~

~~« L'enquête administrative diligentée aux fins d'instruction des demandes d'habilitation ou des demandes d'agrément peut donner lieu à la consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et des traitements automatisés de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification. »~~

**Article 12 undecies**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 5332-8. – L'accès permanent aux zones d'accès restreint définies à l'article L. 5332-2 est réserve aux personnes individuellement désignées et dûment habilitées par le représentant de l'État dans le département, à l'issue d'une enquête administrative.

« Les agents chargés des missions de sûreté définies à l'article L. 5332-4 sont titulaires d'un agrément individuel délivré par le représentant de l'État dans le département, à l'issue d'une enquête administrative.

« L'enquête administrative précise si le comportement de la personne donne des raisons sérieuses de penser qu'elle est susceptible, à l'occasion de ses fonctions, de commettre un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre publics.

« Elle peut donner lieu à la consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et de traitements automatisés de données à caractère personnel relevant de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification.

« L'habilitation ou l'agrément peut être retiré après

## Texte adopté par l'Assemblée nationale

### Article 12 duodecies (nouveau)

~~Au début de l'article L. 5336-1 du code des transports, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :~~

~~« L'absence de plan de sûreté valide, le défaut de mise en œuvre des mesures de sûreté approuvées par le représentant de l'État dans le département ou l'inobservation des dispositions relatives aux habilitations, à l'agrément ou à la désignation des agents chargés de la sûreté ou à la protection de l'information peuvent faire l'objet de sanctions administratives définies par décret. Le représentant de l'État dans le département peut, après une mise en demeure restée sans effet, assortir chaque amende prononcée d'une astreinte journalière plafonnée au montant de cette amende. »~~

### Article 12 terdecies (nouveau)

Le chapitre VI du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° ~~L'article L. 5336-5 est complété par un 4° ainsi rédigé :~~

~~« 4° Les officiers de port et officiers de port adjoints dans le cadre des actes de procédure liés aux délits définis à l'article L. 5336-10. » ;~~

2° À l'article L. 5336-10, après le mot : « puni », sont insérés les mots : « de six mois d'emprisonnement et ».

## Texte adopté par le Sénat

### Article 12 duodecies

une nouvelle enquête administrative, si cette enquête démontre que le comportement de la personne donne des raisons sérieuses de penser qu'elle est susceptible, à l'occasion de ses fonctions, de commettre un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre publics. »

La section 1 du chapitre VI du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5336-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5336-1-1. – L'article L. 171-8 du code de l'environnement est applicable en cas de méconnaissance des articles L. 5332-4, L. 5332-5 ou L. 5332-8 du présent code. »

### Article 12 terdecies

#### Alinéa sans modification

#### 1° Supprimé

#### 2° Sans modification

### Article 12 quaterdecies A (nouveau)

Après l'article L. 5211-3 du code des transports, il est inséré un article L. 5211-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5211-3-1. – Pour prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent, à toute heure, accéder à bord et procéder à une fouille de sûreté de tout navire ou de tout autre engin flottant, à l'exception des navires de guerre étrangers et des autres navires d'État étrangers utilisés à des fins non commerciales, se trouvant soit dans les eaux intérieures, soit dans la mer territoriale et se dirigeant ou ayant déclaré son intention de se diriger vers un port français ou vers les eaux intérieures.

« Cette fouille de sûreté est opérée avec l'accord du capitaine, ou de son représentant, ou, à défaut, sur

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

instructions du procureur de la République communiquées par tous moyens.

« Est considérée comme le capitaine la personne qui exerce, de droit ou de fait, le commandement ou la conduite du navire ou de l'engin flottant.

« Dans l'attente des instructions du procureur de la République, le navire ou l'engin flottant peut être immobilisé pour une durée qui ne peut excéder une heure.

« La fouille de sûreté se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant. Elle comprend l'inspection des extérieurs ainsi que des cales, des soutes et des locaux, à l'exception des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, aux fins de rechercher des matériels, armes ou explosifs mentionnés aux articles L. 317-7 et L. 317-8 du code de la sécurité intérieure et à l'article L. 2353-4 du code de la défense.

« Le navire ou l'engin flottant ne peut être immobilisé que le temps strictement nécessaire au déroulement de la fouille de sûreté.

« L'officier de police judiciaire responsable de la fouille de sûreté rend compte du déroulement des opérations au procureur de la République, au représentant de l'État en mer ainsi qu'au préfet de département du port de destination. Il informe sans délai le procureur de la République de toute infraction constatée. »

**Article 12 quaterdecies (nouveau)**

**Supprimé**

**Article 12 quindecies (nouveau)**

À l'article L. 1222-1 du code des transports, après le mot : « terrestre », sont insérés les mots : « et maritime ».

**TITRE II  
SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES  
ET LES CULTURES MARINES**

**TITRE II  
SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES  
ET LES CULTURES MARINES**

**Article 13**

**Article 13**

**I. – Supprimé**

**Conforme**

II (nouveau). – L'article L. 2 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° A Les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières des pêches maritimes, de l'aquaculture et des activités halioalimentaires » ;

### Texte adopté par l'Assemblée nationale

1° La dernière occurrence du mot : « et » est remplacée par les mots : « , le développement de leur valeur ajoutée, » ;

2° Après le mot : « qualité », sont insérés les mots : « , le renforcement de la place de ces filières sur le marché national et de la capacité exportatrice de la France » ;

3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Cette politique vise à soutenir le revenu, à développer l'emploi et à améliorer la qualité de vie des pêcheurs, des aquaculteurs et des salariés de ces filières ainsi qu'à soutenir la recherche, l'innovation et le développement, en particulier dans la filière aquacole. »

### Article 14

Le ~~même~~ code est ainsi modifié :

1° Le I de l'article L. 653-2 est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° Les règles applicables à la reproduction et à l'amélioration génétique des ressources conchyloles. » ;

2° **Supprimé**

3° L'article L. 640-1 est ainsi modifié :

a) Au troisième alinéa, après le mot : « halieutiques », il est inséré le mot : « aquacoles » ;

~~b) L'avant dernier alinéa est complété par les mots : « ainsi que par l'encouragement à la reprise d'exploitation par de nouveaux exploitants » ;~~

c) Au dernier alinéa, après le mot : « agricoles », il est inséré le mot : « aquacoles ».

### Article 15

Le livre IX du ~~même~~ code est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa de l'article L. 911-1 est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« Sont soumis au présent livre :

« 1° L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer, sur l'estran et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées ;

« 2° L'exercice de l'aquaculture, c'est-à-dire la

### Texte adopté par le Sénat

### Article 14

Le livre VI du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° **Sans modification**

2° **Supprimé**

3° **Alinéa sans modification**

a) **Sans modification**

b) **Supprimé**

c) **Sans modification**

### Article 15

Le livre IX du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° **Alinéa sans modification**

**Alinéa sans modification**

« 1° **Sans modification**

« 2° L'exercice de l'aquaculture, c'est-à-dire la

### Texte adopté par l'Assemblée nationale

conchyliculture, la pisciculture, les élevages marins et les autres cultures marines, qui constituent des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales. Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits. » ;

2° L'article L. 911-2 est ainsi modifié :

a) Au 1°, les mots : « dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté que » sont remplacés par les mots : « sur l'éstran que dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté et » ;

b) À la fin du 2°, les mots : « la filière » sont remplacés par les mots : « les filières des pêches maritimes, de l'aquaculture marine et des activités halioalimentaires » ;

c) Au 3°, les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » et le mot : « comprend » est remplacé par le mot : « comprennent » ;

d) Au 5°, les mots : « d'une flotte adaptée » sont remplacés par les mots : « des flottes des pêches maritimes et de l'aquaculture adaptées » et les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » ;

e) Au 6°, après le mot : « notamment », sont insérés les mots : « les activités d'~~aquaculture marine~~ à terre, en facilitant l'implantation de sites aquacoles à proximité du littoral, en facilitant le pompage et l'acheminement d'eau de mer sur ces sites et » ;

3° Après le II de l'article L. 912-4, il est inséré un II bis ainsi rédigé :

« II bis. – Les membres des conseils du comité national, des comités régionaux et des comités départementaux et interdépartementaux sont âgés de moins de soixante-cinq ans à la date de leur élection ou de leur désignation. » ;

4° et 5° **Supprimés**

5° bis (nouveau) Le premier alinéa de l'article L. 923-1-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ces schémas recensent également les possibilités d'installation de fermes aquacoles en milieu fermé. » ;

6° L'article L. 931-2 est ainsi modifié :

### Texte adopté par le Sénat

conchyliculture, la pisciculture, les élevages marins et les autres cultures marines, qui constituent des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales. Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits. Les élevages marins ne recouvrent pas les élevages de mollusques et autres produits de cultures marines. » ;

2° **Alinéa sans modification**

a) **Sans modification**

b) À la fin du 2°, les mots : « la filière » sont remplacés par les mots : « les filières des pêches maritimes, de l'aquaculture marine, en mer et à terre, et des activités halioalimentaires » ;

c) **Sans modification**

d) **Sans modification**

e) Au 6°, après le mot : « notamment », sont insérés les mots : « les activités d'aquacultures marines en mer et à terre, en facilitant l'implantation de sites aquacoles en zone littorale et à proximité de celle-ci, en facilitant l'approvisionnement d'eau de mer en quantité suffisante sur ces sites et » ;

3° **Sans modification**

4° et 5° **Supprimés**

5° bis **Sans modification**

6° **Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

a) À la première phrase, les mots : « à responsabilité limitée » sont remplacés par les mots : « de capitaux » et le taux : « 100 % » est remplacé par le taux : « au moins 51 % » ;

**b) Supprimé**

c) Après les mots : « société est », la fin de la même phrase est remplacée par trois alinéas ainsi rédigés :

« 1° Soit totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire ;

« 1° bis (nouveau) Soit copropriétaire avec un armement coopératif agréé dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder quinze ans ;

« 2° Soit exploitante. » ;

d) (nouveau) La seconde phrase est supprimée ;

e) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application du présent article, les parts détenues par les ascendants, les descendants ou les conjoints des marins pêcheurs sont assimilées à celles détenues par ces derniers. » ;

**7° Supprimé**

8° Le chapitre VI du titre IV est complété par un article L. 946-8 ainsi rédigé :

« Art. L. 946-8. – Les organisations de producteurs mentionnées à l'article L. 912-11 peuvent, en application de l'article L. 912-12-1 :

« 1° Infliger une sanction pécuniaire dont le montant ne peut excéder le chiffre d'affaires de l'expédition maritime au cours de laquelle les manquements aux règles de gestion durable des sous-quotas ont été constatés ;

« 2° Suspender ou retirer les autorisations de pêche qu'elles délivrent en application de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 921-2.

« Les adhérents intéressés sont avisés au préalable des faits relevés à leur rencontre et des sanctions qu'ils encourent, ainsi que du délai dont ils disposent pour faire valoir leurs observations.

« La sanction pécuniaire, la suspension ou le retrait des autorisations de pêche ne peuvent être prononcés au delà

**Texte adopté par le Sénat**

a) **Sans modification**

b) **Supprimé**

c) **Alinéa sans modification**

« 1° Soit totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire, y compris suite à une opération de financement participatif et de mobilisation de l'épargne locale ;

« 1° bis **Sans modification**

« 2° **Sans modification**

d) **Sans modification**

e) **Sans modification**

7° Au second alinéa de l'article L. 942-2, les deux occurrences des références : « aux 1° et 2° de » sont remplacées par le mot : « à » ;

8° **Alinéa sans modification**

« Art. L. 946-8. – **Alinéa sans modification**

« 1° **Sans modification**

« 2° **Sans modification**

**Alinéa sans modification**

« La sanction pécuniaire, la suspension ou le retrait des autorisations de pêche ne peuvent être prononcés au-delà

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

d'un délai d'un an à compter de la date de constatation des faits.

« En cas de carence de l'organisation de producteurs, l'autorité administrative peut se substituer à celle-ci dans son pouvoir de sanction en exerçant les pouvoirs prévus à l'article L. 946-1. »

**Texte adopté par le Sénat**

d'un délai d'un an à compter de la date de constatation des faits.

**Alinéa sans modification**

**Article 15 bis A (nouveau)**

L'article L. 912-16 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigé :

« Art. L. 912-16. – I. – Les ressources des organismes créés en application des articles L. 912-1 et L. 912-6 sont notamment assurées par le produit de cotisations professionnelles prélevées, en fonction de leur objet, sur tout ou partie des membres des professions qui y sont représentées et qui, nonobstant leur caractère obligatoire, demeurent des créances de droit privé.

« II. – Toute action en recouvrement des cotisations professionnelles obligatoires dues en application du I du présent article est obligatoirement précédée d'une mise en demeure adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception invitant le redevable à régulariser sa situation dans un délai d'un mois.

« III. – La mise en demeure précise le montant des cotisations professionnelles obligatoires restant exigibles et les périodes concernées.

« IV. – L'action civile en recouvrement des cotisations professionnelles obligatoires se prescrit à compter de l'expiration du délai d'un mois imparti par la lettre de mise en demeure. »

**Article 15 bis B (nouveau)**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le 6° de l'article L. 5552-16 est complété par quatre phrases ainsi rédigées :

« Au sein des organisations professionnelles, sont visées les fonctions permanentes de président des comités mentionnés aux articles L. 912-1 et L. 912-6 du code rural et de la pêche maritime. Les services du marin dans l'exercice des fonctions précitées peuvent faire l'objet d'un surclassement de deux catégories par rapport à la dernière activité embarquée, dont les conditions et modalités sont fixées par décret. Ce surclassement fait l'objet d'appel de contributions et de cotisations sur la base du taux applicable aux services embarqués. La durée de validation de ces services ne peut excéder la durée du mandat : »

2° Après l'article L. 5553-11, il est inséré un article

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 15 bis (nouveau)**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre IX du même code est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Gestion des risques de production

« Art. L. 931-31. – Des fonds de mutualisation agréés par l'autorité administrative contribuent à l'indemnisation des pertes économiques découlant de phénomènes climatiques défavorables, d'incidents environnementaux et des coûts de sauvetage de pêcheurs ou de navires de pêche en cas d'accident de mer au cours de leurs activités de pêche.

« Ces fonds de mutualisation sont financés par les versements effectués par les entreprises de la pêche maritime et, pour les secteurs relevant de la politique commune de la pêche, par l'Union européenne et par l'État.

« L'affiliation des entreprises de pêche à un fonds de mutualisation peut être rendue obligatoire par décret en Conseil d'État.

« Les règles régissant, selon les métiers de pêche ou les risques couverts, l'établissement et le fonctionnement des fonds de mutualisation, les conditions de leur agrément, les conditions et modalités de l'indemnisation des entreprises de pêche ainsi que la gestion et le contrôle du respect de ces règles sont fixées par décret en Conseil d'État. »

**Article 16**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les possibilités et les conditions, pour les pêcheurs et les aquaculteurs, d'une diversification de leur activité par le tourisme, notamment le pécaturisme et la commercialisation directe des produits de la pêche, transformés ou non.

L. 5553-11-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5553-11-1. – La différence de contribution patronale et salariale correspondant au surclassement des marins mentionnés au 6° de l'article L. 5552-16 est compensée par l'État au profit de l'Établissement national des invalides de la marine. »

**Article 15 bis**

**Conforme**

**Article 16**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les possibilités et les conditions, pour les pêcheurs et les aquaculteurs, d'une diversification de leur activité par le tourisme, notamment le pécaturisme et la commercialisation directe des produits de la pêche, transformés ou non, et par leur participation à des programmes de recherche et de science participative telle que la collecte de macro et de micro déchets.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 17**

**Supprimé**

**Article 18**

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° et 2° **Supprimés**

3° Le II de l'article L. 211-3 est ainsi modifié :

a à c) **Supprimés**

d) (nouveau) Il est ajouté un 9° ainsi rédigé :

« 9° Fixer les dispositions particulières applicables à la protection des ressources conchylicoles et piscicoles. Ces dispositions peuvent prévoir une surveillance renforcée de la qualité physique, chimique, biologique, bactériologique et microbiologique des eaux, ainsi que toute mesure de lutte contre les pollutions. » ;

4° **Supprimé**

5° Le 3° de l'article L. 213-1 est complété par les mots : « et conchylicoles » ;

6° Le II de l'article L. 321-1 est ainsi modifié :

a) Au 4, après le mot : « sylvicoles, », sont insérés les mots : « des activités aquacoles, » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le respect de l'objectif de développement durable, l'action des collectivités publiques en matière de planification contribue à la réalisation de cette politique d'intérêt général. »

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 17**

**Suppression conforme**

**Article 18**

**Alinéa sans modification**

1° Au 2° du I de l'article L. 161-1, après le mot : « eaux », sont insérés les mots : « et des zones protégées au titre de la Directive cadre sur l'Eau et de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin, ainsi que toutes les autres directives pertinentes en matière de protection de l'environnement marin. » ;

2° Après le 4° du I du même article L. 161-1, il est inséré un 5° ainsi rédigé :

« 5° Affectent les zones protégées que constituent les zones de productions conchylicoles et de production conchylicole et aquacole, les ressources conchylicoles et les activités associées, notamment ceux impliquant des restrictions d'activités telles que l'interdiction temporaire de mise en marché à des fins de protection de la santé humaine. » ;

3° **Sans modification**

4° **Supprimé**

5° **Sans modification**

6° **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 18 bis (nouveau)**

Après le mot : « schémas, », la fin du dernier alinéa de l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigée : « en veillant à la réalisation de l'objectif de développement de la production aquacole défini à l'article L. 2 du présent code. Ils ne font obstacle ni à l'installation ou à l'extension des établissements aquacoles ni à l'accessibilité des zones aquacoles. »

TITRE II BIS

**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX  
COLLECTIVITÉS, RÉGIONS ET DÉPARTEMENTS  
D'OUTRE-MER**

(DIVISION ET INTITULÉ NOUVEAUX)

**Article 18 ter (nouveau)**

Après le premier alinéa de l'article L. 4433-15-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'État veille à favoriser la participation de la région, de la collectivité territoriale de Guyane, de la collectivité territoriale de Martinique et du Département de Mayotte aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans son bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes, en y associant les organismes scientifiques compétents en matière halieutique et, en tant que de besoin, les organismes professionnels. »

**Article 18 quater (nouveau)**

Au début du titre V du livre IX du code rural et de la pêche maritime, il est ajouté un chapitre I<sup>er</sup> A ainsi rédigé :

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 18 bis**

**Conforme**

TITRE II BIS

**DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX  
COLLECTIVITÉS, RÉGIONS ET DÉPARTEMENTS  
D'OUTRE-MER**

**Article 18 ter**

L'article L. 4433-15-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° (nouveau) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Dans les régions de Guadeloupe et de La Réunion, les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, le Département de Mayotte, les compétences en matière de gestion et de conservation des ressources biologiques de la mer, dévolues à l'autorité administrative en application des articles 2, 3, 4 et 5 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime sont exercées par la collectivité territoriale, sous réserve des engagements internationaux de la France, du respect de la compétence communautaire, et dans le cadre de la politique commune des pêches. » :

2° Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'État veille à favoriser la participation des régions de Guadeloupe et de la Réunion, de la collectivité territoriale unique de Guyane et de la Martinique, du Département de Mayotte, de la collectivité territoriale de Saint-Martin, de la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy et du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans leur bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes, en y associant les organismes scientifiques compétents en matière halieutique, et les organismes professionnels en tant que de besoin. »

**Article 18 quater**

**Alinéa sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« CHAPITRE I<sup>ER</sup> A

« Objectifs de la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer

« Art. L. 951-1 A. – Outre ceux définis à l'article L. 911-2, la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer a pour objectif, dans un contexte spécifique lié à une insularité ou à un éloignement marqué, de valoriser au mieux les productions locales de la pêche et de l'aquaculture en s'appuyant sur les dispositions de la politique commune de la pêche applicable aux régions ultrapériphériques. »

TITRE III

**DISPOSITIONS DIVERSES**

**Article 19**

Le code des assurances est ainsi modifié :

1° Le 1° de l'article L. 111-6 est complété par un d ainsi rédigé :

« d) Les installations d'énergies marines renouvelables ; »

**Texte adopté par le Sénat**

« **Alinéa sans modification**

« **Alinéa sans modification**

« Art. L. 951-1 A. – Outre ceux définis à l'article L. 911-2, la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer a pour objectif, dans un contexte spécifique lié à une insularité, à un éloignement marqué, à une faible superficie, à un relief et des climats difficiles et à une dépendance économique, de valoriser au mieux les productions locales de la pêche et de l'aquaculture en s'appuyant sur les dispositions de la politique commune de la pêche applicable aux régions ultrapériphériques. »

**Article 18 quinquies (nouveau)**

I – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5611-2 est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Les navires de pêche professionnelle exerçant au sein d'une zone économique exclusive d'une région, d'un département d'outre-mer ou d'une collectivité régie par l'article 74 de la Constitution, et pratiquant le débarquement ou la transformation de la marchandise sur ce territoire. » ;

2° Le 4° de l'article L. 5611-3 est complété par les mots : « , à l'exception de ceux mentionnés au 3° de l'article L. 5611-2 ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du même I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du même code.

TITRE III

**DISPOSITIONS DIVERSES**

**Article 19**

**Alinéa sans modification**

**1° Alinéa sans modification**

« d) Les installations d'énergies marines renouvelables définies par un décret en Conseil d'État ; »

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

2° Au deuxième alinéa de l'article L. 125-5, après le mot : « fluviaux, », sont insérés les mots : « les installations d'énergies marines renouvelables ».

**Article 19 bis (nouveau)**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 5111-1, il est inséré un article L. 5111-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5111-1-1. – Un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire battant pavillon français, doit porter des marques extérieures d'identification définies par voie réglementaire. » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 5121-2, les mots : « ainsi qu'au » sont remplacés par le mot : « , au » et, après le mot : « fonctions », sont insérés les mots : « ainsi qu'à la personne commandant un engin flottant de surface ou sous-marin dans les conditions définies au premier alinéa de l'article L. 5121-3 » ;

3° L'article L. 5121-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les dommages causés par un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire, sont réputés être en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire si l'engin a été embarqué sur le navire ou remorqué par celui-ci. » ;

**Texte adopté par le Sénat**

2° Au deuxième alinéa de l'article L. 125-5, après le mot : « fluviaux, », sont insérés les mots : « les installations d'énergies marines renouvelables au sens de l'article L. 111-6 ».

**Article 19 bis AA (nouveau)**

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le rejet en mer de boues de dragage polluées est interdit. Une filière de traitement de boue et de récupération des macro-déchets associés est mise en place. Les seuils au-delà desquels les sédiments ne peuvent être immergés sont définis par voie réglementaire.

**Article 19 bis A (nouveau)**

Le VII de l'article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est complété par les mots : « , en vue de l'implantation, sur les ports du réseau central RTE-T, d'une part, d'un nombre approprié de bornes d'alimentation électrique à quai, si cette implantation est économiquement soutenable, notamment au regard du gain environnemental attendu, et d'autre part, de points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié, au plus tard le 31 décembre 2025 ».

**Article 19 bis**

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

b) Au début du deuxième alinéa, le mot : « Elles » est remplacé par les mots : « Les personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 » ;

4° L'article L. 5241-1 est complété par un III ainsi rédigé :

« III. – Le présent chapitre n'est pas applicable aux engins flottants de surface ou sous-marins, à bord desquels aucune personne n'est embarquée, commandés à partir d'un navire battant pavillon français. »

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 19 ter (nouveau)**

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5121-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'assureur qui couvre la responsabilité des personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 à l'égard des créances soumises à limitation est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même. » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 5121-6, les mots : « le propriétaire ou toute autre personne » sont remplacés par les mots : « une personne » et les mots : « du propriétaire, de cette personne ou de toute autre personne à eux » sont remplacés par les mots : « de cette personne, de son assureur ou de toute autre personne à elle » ;

3° À l'article L. 5121-7, les mots : « Lorsque le propriétaire ou une autre » sont remplacés par les mots : « Lorsqu'une » et, après la référence : « L. 5121-2 », sont insérés les mots : « ou son assureur » ;

4° À la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 5121-9, les mots : « qu'elle a constitué le fonds ou fourni » sont remplacés par les mots : « que le fonds a été constitué ou qu'ont été fournies » ;

5° L'article L. 5121-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « le propriétaire d'un navire » sont remplacés par les mots : « une personne mentionnée à l'article L. 5121-2 ou son assureur », les mots : « il est autorisé » sont remplacés par les mots : « cette personne ou l'assureur est autorisée » et les mots : « les lieu et place de son créancier » sont remplacés par les mots : « les lieu et place du créancier » ;

b) À la fin du second alinéa, les mots : « du propriétaire » sont remplacés par les mots : « des personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 ».

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 20**

**Supprimé**

**Article 21**

La section 7 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre V du code monétaire et financier est ainsi modifiée :

1° L'article L. 512-68 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, les mots : « Conformément aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes, » sont supprimés ;

b) Au ~~deuxième~~ alinéa, la référence : « 5 » est remplacée par la référence : « 4 » ;

2° L'article L. 512-69 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, le mot : « cinq » est remplacé par le mot : « quatre » ;

b) Le 3 est abrogé ;

c) Avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le crédit maritime mutuel comporte une société centrale qui est une union d'économie sociale. Elle représente le crédit maritime mutuel au sein des entités nationales ou régionales du secteur maritime. » ;

d) À la fin de la seconde phrase du dernier alinéa, les mots : « , dont les statuts sont soumis à approbation ministérielle » sont supprimés ;

3° L'article L. 512-71 est abrogé ;

3° bis (nouveau) L'article L. 512-72 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, le mot : « elle » est remplacé, deux fois, par le mot : « il » ;

b) Au second alinéa, les mots : « la caisse centrale » sont remplacés par les mots : « l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires » ;

3° ter (nouveau) L'article L. 512-74 est ainsi modifié :

a) Au début du 1, les mots : « Dans les conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, » sont supprimés ;

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 20**

**Suppression conforme**

**Article 21**

**Alinéa sans modification**

1° **Alinéa sans modification**

a) **Sans modification**

b) **Supprimé**

2° **Sans modification**

2° bis (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 512-70, les références : « 1 à 3 » sont remplacées par les références : « 1 et 2 » ;

3° **Sans modification**

3° bis **Sans modification**

3° ter **Sans modification**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

b) Au 3, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il » ;

c) À la fin du 4, le mot : « côtiers » est remplacé par les mots : « du ressort territorial de la caisse régionale » ;

3° quater (nouveau) L'article L. 512-76 est ainsi modifié :

a) À la première phrase, les mots : « trois ans et renouvelable par tiers tous les » sont remplacés par le mot : « six » ;

b) Au deuxième alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « un » ;

3° quinquies (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 512-80, les mots : « ou aux orientations prévues à l'article L. 512-68, » sont supprimés ;

4° À l'article L. 512-83, les mots : « sur proposition » sont remplacés par les mots : « par décision » et les mots : « et par décision du ministre chargé des pêches maritimes » sont supprimés.

**Article 22**

La section 10 bis du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> du code de la consommation est complétée par un article L. 121-82-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 121-82-3. – Les personnes ou les entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires dans le cadre d'une activité de restauration commerciale ou collective ou de vente à emporter de plats préparés, permanente ou occasionnelle, principale ou accessoire, ~~peuvent préciser~~ sur leurs cartes ou sur tout autre support la zone de capture ou de production des produits aquatiques qu'ils proposent. La zone de capture ou de production est déterminée dans les conditions prévues à l'article 38 du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil.

« Les modalités de mise en oeuvre du présent article sont fixées par décret. »

**Article 22 bis (nouveau)**

Au 2° du II de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, après le mot : « érosion, », sont insérés les mots : « la prévention des risques naturels liés à la submersion marine, ».

**Texte adopté par le Sénat**

3° quater **Alinéa sans modification**

a) À la première phrase du premier alinéa, les mots : « trois ans et renouvelable par tiers tous les » sont remplacés par le mot : « six » ;

b) **Sans modification**

3° quinquies **Sans modification**

4° **Sans modification**

**Article 22**

**Alinéa sans modification**

« Art. L. 121-82-3. – Les personnes ou les entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires dans le cadre d'une activité de restauration commerciale ou collective ou de vente à emporter de plats préparés, permanente ou occasionnelle, principale ou accessoire, précisent sur leurs cartes ou sur tout autre support la zone de capture ou de production des produits aquatiques qu'ils proposent. La zone de capture ou de production est déterminée dans les conditions prévues à l'article 38 du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil.

**Alinéa sans modification**

**Article 22 bis**

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 22 ter (nouveau)**

Après le 1° de l'article L. 121-21 du code de l'urbanisme, il est inséré un 1° bis ainsi rédigé :

« 1° bis De l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine ; ».

**Article 22 quater (nouveau)**

I. – Le second alinéa des articles L. 121-15 et L. 121-20 du code de l'urbanisme est supprimé.

II. – Au premier alinéa du II de l'article L. 4424-12 du code général des collectivités territoriales, la référence : « L. 121-15 » est remplacée par la référence : « L. 121-17 ».

**Article 22 quinquies (nouveau)**

~~La section 1 du chapitre IV du titre III du livre III du code de l'environnement est complétée par un article L. 334 2 2 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 334 2 2. Un dispositif de partage des positions visant à éviter les collisions avec les cétacés équipe les navires de plaisance et les navires de commerce d'une longueur supérieure ou égale à vingt quatre mètres et battant pavillon français, lorsqu'ils naviguent dans les sanctuaires pour les mammifères marins Pélagos et Agoa.~~

~~« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret. »~~

**Article 22 sexies (nouveau)**

L'article 85 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est complété par un III ainsi rédigé :

« III. – Le I du présent article est applicable en Nouvelle-Calédonie, sous réserve de l'article L. 5762-1 du code des transports, en Polynésie française, sous réserve de l'article L. 5772-1 du même code, à Wallis-et-Futuna et dans

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 22 ter**

**Conforme**

**Article 22 quater**

**Conforme**

**Article 22 quinquies A (nouveau)**

Le b du 1° de l'article L. 480-13 du code de l'urbanisme est complété par les mots : « , sauf s'il s'agit d'une construction en bois antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2010, d'une superficie inférieure à mille mètres carrés, destinée à une exploitation d'agriculture biologique satisfaisant aux exigences ou conditions mentionnées à l'article L. 641-13 du code rural et de la pêche maritime et bénéficiant d'une appellation d'origine protégée définie à l'article L. 641-10 du même code ».

**Article 22 quinquies**

**Supprimé**

**Article 22 sexies**

**Conforme**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

les Terres australes et antarctiques françaises. »

**Texte adopté par le Sénat**

**Article 22 septies (nouveau)**

I. – L'article L. 123-6 du code de la consommation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application de l'article L. 121-82-3 à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : “à l'article 38 du règlement UE n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements n° 1184/2006 et n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement n° 104/2000 du Conseil” sont remplacés par les mots : “par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 38 du règlement UE n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements n° 1184/2006 et n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement n° 104/2000 du Conseil”. »

II. – Au premier alinéa des articles L. 5763-1, L. 5773-1 et L. 5783-1 du code des transports, les références : « L. 5332-1 à L. 5332-7 » sont remplacées par les références : « L. 5332-1 A à L. 5332-8 » ;

III. – A. – Les articles 18 et 22 bis de la présente loi ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

B. – L'article 12 bis A est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

C. – Les articles 12 et 12 quater ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

D. – L'article 12 bis est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

E. – L'article 12 quinquies est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

F. – L'article 12 sexies A est applicable en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

G. – L'article 12 sexies est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Article 23**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur la création d'un code de la mer rassemblant l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives aux questions maritimes. Ce rapport fait également le point sur l'adaptation de ces dispositions aux départements et régions d'outre-mer et sur leur extension aux collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution et à la Nouvelle-Calédonie et indique les évolutions souhaitables dans ce domaine.

**Texte adopté par le Sénat**

H. – Les articles 12 octies, 12 nonies, 12 decies, 12 undecies et 12 terdecies sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française et à Wallis-et-Futuna.

I. – L'article 15 bis n'est pas applicable à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

J. – L'article 19 bis A est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

K. – L'article 19 bis est applicable à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française en ce qui concerne les 1° et 4°, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

**Article 23**

**I. – Sans modification**

II (nouveau). – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de regrouper, d'ordonner et de mettre à jour les dispositions relatives aux espaces maritimes.

Ces mesures visent à :

1° Préciser la définition et la délimitation des espaces maritimes, notamment en ce qui concerne les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive, la zone de protection écologique, la zone de protection halieutique et le plateau continental ;

2° Définir les conditions d'exercice de la souveraineté, des droits souverains et de la juridiction en ce qui concerne la navigation et les activités de recherche, d'exploration et d'exploitation, la protection et la préservation du milieu marin et la pose de câbles et de pipelines dans les espaces maritimes mentionnés au 1° ;

3° Définir les conditions d'exercice du contrôle des personnes physiques ou morales de nationalité française du fait de leurs activités dans les fonds marins constituant la Zone au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

bénéficiant du patronage de l'État, au sens du paragraphe 2 de l'article 153 de ladite convention, aux fins de l'exploration ou de l'exploitation de ses ressources minérales dans le cadre d'un contrat conclu avec l'Autorité internationale des fonds marins ;

4° Définir les incriminations et les sanctions pénales relatives aux manquements aux dispositions édictées en vertu des 1° à 3°, ainsi que la liste des agents compétents pour rechercher et constater les infractions ;

5° Prendre les mesures permettant, d'une part, de rendre applicables, avec les adaptations nécessaires, les dispositions mentionnées aux 1° à 4° en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises, pour celles qui relèvent de la compétence de l'État, et, d'autre part, de procéder aux adaptations nécessaires en ce qui concerne les collectivités régies par l'article 73 de la Constitution et les collectivités de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

6° Prendre toutes mesures de cohérence résultant de la mise en œuvre des 1° à 5°.

III (nouveau). – L'ordonnance prévue au II est prise dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.