

N° 190

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 janvier 2000

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports,

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Paul Emorine, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Léon Fatous, Louis Moinard, Jean-Pierre Raffarin, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Paul Dubrule, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Journet, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Edmond Lauret, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Placade, Ladislas Poniatowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Henri Weber.

Voir le numéro :

Sénat : 484 (1998-1999).

Transports.

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION	3
EXAMEN DES ARTICLES	7
• TITRE I^{ER} - TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES	7
• CHAPITRE I^{ER} - Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires	7
• <i>Article 1^{er} - Suppression du monopole des courtiers interprètes et conducteurs de navires</i>	8
• <i>Article 2 - Indemnisation des titulaires d'offices de courtiers interprètes et conducteurs de navire</i>	9
• <i>Article 3 - Procédure d'indemnisation</i>	10
• <i>Article 4 - Calcul de l'indemnisation</i>	11
• <i>Article 5 - Reconversion des courtiers maritimes dans les professions judiciaires et juridiques</i>	13
• <i>Article additionnel après l'article 5 - Imposition des indemnités versées aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</i>	14
• <i>Article 6 - Dispositions de coordination</i>	15
• CHAPITRE II - Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires	16
• <i>Article 7 - Nouvelles règles de francisation des navires</i>	16
• <i>Article 8 - Coordination</i>	20
• CHAPITRE III - Dispositions diverses	20
• <i>Article 9- Adaptation des règles relatives au cabotage maritime</i>	20
• <i>Article 10- Adaptation des règles relatives à l'importation de charbon</i>	23
• <i>Article 11- Contrôle des brassières de sauvetage, du marquage des bateaux de plaisance et des équipements marins destinés aux navires professionnels</i>	24
• TITRE II - PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE	27
• <i>Article 12 - (article L.410-1 du code de l'aviation civile) - Conditions générales d'aptitude à la conduite d'un aéronef</i>	28
• <i>Article 13 - (articles L.410-2 à L.410-5 du code de l'aviation civile) - Agréments et habilitations</i>	29
• <i>Article L.410-2 du code de l'aviation civile - Agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs</i>	29
• <i>Article L.410-3 du code de l'aviation civile - Agrément des organismes chargés de la formation pour l'obtention des licences des navigants professionnels ainsi que des qualifications des navigants professionnels ou privés</i>	31
• <i>Article L.410-4 du code de l'aviation civile - Habilitation des examinateurs</i>	32
• <i>Article L.410-5 du code de l'aviation civile - Suspension et retrait des autorisations et habilitations. Validation des certificats médicaux, formations et examens obtenus dans l'un des pays membres de l'Union européenne</i>	33
• <i>Article L.410-6 (nouveau) du code de l'aviation civile - Reconnaissance mutuelle des certificats médicaux, formations, épreuves d'aptitude, contrôles de compétence et homologations d'entraîneurs synthétiques de vol</i>	34
• <i>Article 14 - (article L.421-6 et L. 421-7 du code de l'aviation civile) - Coordination</i>	35
• TITRE III - SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES	36
• <i>Article 15 - Mise en conformité des dispositions relatives aux services occasionnels et services réguliers spécialisés de transport non urbain de personnes</i>	36

•TITRE IV - AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE.....	39
•Article 16 - Contrat de transport	39
•Article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Principe de libre conclusion des contrats et de libre négociation des prix	40
•Article 189-1 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Types de contrats	41
•Article 189-2 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Contrat à temps	42
•Article 189-3 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Contrat au tonnage	42
•Article 189-4 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Contrats de voyages	42
•Article 189-5 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Contrat de sous-traitance	43
•Article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Contenu du contrat de transport public de marchandises par voie navigable	43
•Article 189-7 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage	44
•Article 189-8 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Contrats types	44
•Article 189-9 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Inscription sur un fichier des bateaux de navigation intérieure	45
•Article 17 - Sanctions pénales	45
•Article 18 - Mission de Voies navigables de France	47
•Article 19 - Coordination	48
•Article 20 - Coordination	48
 TABLEAU COMPARATIF ET ANNEXE	 50

Mesdames, Messieurs,

Nous sommes saisis d'un projet de loi « portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports ».

Le Sénat, sur le bureau duquel ce projet a été, d'abord, déposé, examinera, pour la première fois, un texte de cette nature.

Après les projets de loi portant « diverses dispositions d'ordre social » (DDOS) et portant « diverses dispositions d'ordre financier » (DDOF), voici donc un projet de loi « portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire », premier d'une « catégorie » nouvelle appelée vraisemblablement à prospérer et dont l'objet est, par un texte législatif unique, d'adapter au droit communautaire un certain nombre de codes et textes législatifs français.

Si l'urgence n'a pas été déclarée par le Gouvernement, on relève, néanmoins, que les délais fixés par les textes européens visés sont, le plus souvent, dépassés et qu'il convient donc d'adopter rapidement ces mesures sous peine d'exposer notre pays à des recours contentieux devant la Cour de Justice des Communautés européennes.

Le projet de loi comporte vingt articles.

Il concerne, exclusivement, le domaine des transports mais dans ses trois modes, maritime, aérien et terrestre.

Les modifications et adaptations qu'il présente touchent principalement et successivement au code de commerce, au code des douanes, à la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires, à la loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, au code de l'aviation civile, à la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (la « LOTI »), enfin au code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

Les douze premiers articles constituent le volet maritime du projet. Ils portent essentiellement sur quatre points :

- la suppression du monopole des courtiers maritimes (articles 1 à 6) ;
- l'assouplissement des règles de francisation des navires (articles 7 et 8) ;
- la mise en conformité de notre législation sur le cabotage maritime (article 9) ;
- le renforcement du contrôle des normes de conformité européenne en ce qui concerne le marquage des bateaux de plaisance et un certain nombre d'équipements marins des navires professionnels (article 11).

Dans le secteur aérien, les articles 12 à 14 proposent l'adaptation de dispositions du code de l'aviation civile relatives aux conditions de formation et à l'aptitude médicale des personnels navigants, afin de prendre en compte plusieurs décisions prises dans le cadre de la conférence européenne de l'aviation civile (article 12 à 14).

Dans le secteur des transports terrestres, l'article 15 propose une mise en conformité de la LOTI avec un règlement communautaire de 1997 sur le cabotage routier européen.

Enfin, s'agissant du transport de marchandises par voie fluviale, les articles 16 à 20 suppriment l'actuel système d'affrètement et de prix administrés -en application d'une directive de 1996- tout en appliquant au secteur la législation pénale punissant les prix trop bas.

Puisque nous sommes conduits à examiner un projet relevant d'une catégorie nouvelle, peut-être convient-il de s'interroger sur l'approche qui doit être la nôtre, face à des dispositions présentées comme des adaptations législatives nécessitées par les textes communautaires sous peine de contentieux.

En bref, quelle est la marge de manoeuvre des assemblées parlementaires ?

Les assemblées parlementaires doivent-elles seulement juger les projets de cette nature sur leur conformité aux décisions européennes ?

Nombre de dispositions du projet de loi mettent manifestement en conformité notre législation avec les normes européennes.

Les nouvelles dispositions relatives à la francisation des navires sont ainsi présentées comme la mise en conformité de notre législation avec les articles 48, 52, 58 et 221 du traité de Rome posant les principes de la libre circulation des travailleurs et de l'égalité de traitement à l'égard des ressortissants des Etats membres de la Communauté européenne.

Les nouvelles dispositions relatives au cabotage maritime mettent notre législation en conformité avec le règlement CEE n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres de la Communauté européenne.

Les dispositions relatives aux importations de charbon mettent, quant à elles, notre législation relative aux transports maritimes des importations de charbon en conformité avec le règlement CEE n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats membres et entre les Etats membres et les pays tiers.

Les nouvelles dispositions relatives au contrôle du marquage des bateaux de plaisance et des équipements marins appliquent plusieurs textes européens :

– la directive n° 89/686 CEE du Conseil du 21 décembre 1989 modifiée par la directive n° 93/95/CEE du Conseil du 29 octobre 1993 ;

– la directive n° 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 ;

– la directive n° 96/98/CE du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins.

S'agissant des dispositions relatives aux personnels navigants de l'aéronautique civile, les modifications apportées au code l'aviation civile fondent les nouvelles reconnaissance de validité sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel navigant prévue par la directive n° 91/670/CEE du 16 décembre 1991.

En ce qui concerne les nouvelles règles relatives au cabotage routier, les dispositions proposées portent application du règlement CE n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Enfin, en ce qui concerne les nouvelles règles relatives à l'affrètement et à la formation des prix en matière de transports de marchandises par voie navigable, la réforme proposée -qui met fin aux dispositions transitoires de la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994- applique la directive n° 96-75 du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté européenne. On relèvera cependant que les nouvelles dispositions proposées pour les personnels navigants de l'aéronautique civile transposent non pas des normes européennes mais des règlements aéronautiques communs (les Joint Aviation Requirements) adoptés dans le cadre de la conférence européenne de l'aviation civile en ce qui concerne les licences de personnel de conduite des avions et les conditions d'aptitude médicale applicables à ces personnels.

Il ne s'agit donc point là de dispositions d'adaptation au droit communautaire, même si elles ont vocation à être incorporés dans un règlement européen.

Bien souvent, les dispositions qui nous sont proposées présentent un caractère tellement technique qu'on se demande s'il est de bonne méthode législative de les soumettre à la représentation nationale, leur caractère réglementaire pouvant apparaître patent.

Par ailleurs, les différentes sections du projet de loi présentent un tel caractère hétéroclite qu'elles relèvent plutôt d'un « inventaire à la Prévert ».

On passe ainsi de la suppression du privilège des courtiers maritimes à la libéralisation de la navigation fluviale en passant par l'octroi du pavillon français aux navires, la libéralisation du cabotage maritime et des importations de charbon, la reconnaissance mutuelle des licences des personnels navigants aéronautiques et la libéralisation du cabotage routier.

La catastrophe de l'Erika fera sans doute apparaître bien déplacé, voire inopportun, un débat parlementaire sur l'assouplissement des règles concernant l'octroi du pavillon français ou les conditions du contrôle des marques européennes de conformité sur les bateaux de plaisance. A l'heure où s'engagent plusieurs démarches parlementaires tendant à une réflexion globale sur la sécurité maritime !

Cela étant dit, la démarche de votre rapporteur sera pragmatique. La dizaine d'amendements qu'il vous présentera sur ce projet de loi tendra à une clarification rédactionnelle d'un certain nombre de textes et surtout à améliorer les mesures accompagnant la disparition du privilège des courtiers interprètes et conducteurs de navires.

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER}

TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES

CHAPITRE I^{ER}

Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires

Article 1^{er}

**Suppression du monopole des courtiers interprètes
et conducteurs de navires**

L'article 80 du code de commerce dispose que les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements. Ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire ; ils ont, encore, seuls le droit de constater le cours du fret.

L'article 80 précise aussi que dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchement à tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer.

L'article 1^{er} du projet de loi propose de supprimer le monopole de ces professionnels en remplaçant l'actuelle disposition du code de commerce par un nouvel article 80 aux termes duquel « *le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis¹, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant* ».

La liberté de l'armateur, dans le choix de la personne chargée des fonctions qui faisaient l'objet, jusqu'à présent, du monopole des courtiers maritimes, est un principe que la réglementation européenne a rendu obligatoire.

Cette suppression a pour conséquence la disparition des charges d'officiers ministériels des courtiers maritimes, ainsi que leur nécessaire indemnisation. : tel est l'objet de l'article 2 du projet de loi.

Au 1^{er} janvier 1999, la profession de courtier maritime était exercée par 75 officiers ministériels répartis dans les départements du littoral. Les offices des courtiers maritimes employaient environ 160 personnes.

Si la part de l'activité liée à l'exercice du privilège est estimée à 45 % environ du chiffre d'affaires, le sort des autres **prestations de nature commerciale** fournies par ces professionnels reste incertain dans la mesure où le monopole canalisait ces prestations vers les offices.

L'indemnisation prévue a ainsi vocation à accompagner la nécessaire reconversion commerciale des officiers publics qu'étaient jusqu'à présent les courtiers interprètes et conducteurs de navires.

Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 2

Indemnisation des titulaires d'offices de courtiers interprètes et conducteurs de navire

Le premier alinéa de l'article 2 du projet de loi prévoit que les titulaires d'offices de courtiers interprètes et conducteurs de navire seront indemnisés du fait de la perte du droit que leur reconnaît jusqu'à aujourd'hui l'article 91 de la loi du 28 avril 1816 sur les finances de présenter un successeur à l'agrément du ministre chargé de la marine marchande.

Ce droit de présentation constitue, rappelons-le, l'élément essentiel de l'office ministériel.

Le second alinéa de l'article 2 précise que les courtiers interprètes et conducteurs de navire qui continueront à exercer, en dépit de la suppression des offices, les activités mentionnées au nouvel article 80 du code de commerce, conserveront leur qualité de commerçant.

La rédaction de l'article 3 laisse à supposer que les titulaires d'offices ne seront indemnisés que de la perte du droit de présenter un successeur à l'agrément du ministre. Pourtant, aux termes de l'article 80 du code de commerce, les courtiers maritimes bénéficient jusqu'à présent d'un monopole notamment en matière de traduction de divers documents et actes de commerce en cas de contentieux et surtout pour accomplir les formalités requises par les services des douanes.

¹ *Le cours du « nolis » est, dans le vocabulaire maritime, le cours du fret « chartérisé ».*

Il convient donc que les dispositions d'indemnisation prennent en compte cette situation. Le Sénat et l'Assemblée nationale ont d'ailleurs adopté une rédaction visant l'indemnisation de la suppression du « monopole » à l'article 35 du projet de loi portant réglementation de vente volontaire de meubles aux enchères publiques, en ce qui concerne les commissaires-priseurs.

Tel est l'objet de l'amendement qui vous est proposé à cet article.

Article 3

Procédure d'indemnisation

L'article 3 précise les règles de procédure applicables à l'indemnisation des courtiers maritimes.

Le premier alinéa prévoit ainsi que les demandes d'indemnisation seront portées par chaque intéressé devant une « commission nationale » présidée par un magistrat de la Cour des comptes.

La composition et le fonctionnement de cette commission seront fixés par décret en Conseil d'Etat.

Le texte ajoute que la demande d'indemnisation devra être présentée, à peine de forclusion, devant la « commission nationale » au plus tard dans les deux ans suivant la date de publication du décret précité.

Le second alinéa de l'article 3 précise que la « commission nationale » évaluera le montant de l'indemnisation, avec le concours éventuel des experts de son choix, selon une procédure fixée à l'article 4 du projet de loi.

Le texte ajoute que la commission pourra exiger du demandeur toute information nécessaire à son appréciation.

Le même alinéa souligne que les membres de la commission, de même que les experts, seront, en raison de leur mission, soumis aux obligations de secret professionnel prévues à l'article 226-13 du code pénal.

Cet article, rappelons-le, punit d'un an d'emprisonnement et de 100.000 francs d'amende la révélation d'une information à caractère secret par

une personne qui en est dépositaire, soit par état ou par profession, soit en raison d'une fonction ou d'une mission temporaire.

Le texte dispose, enfin, que les décisions de la commission nationale chargée de l'indemnisation pourront faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'Etat.

Comme le Sénat l'a proposé pour les commissaires-priseurs dans le projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, votre rapporteur vous proposera d'instituer une commission nationale mixte composée à parts égales de représentants de la profession et de l'administration pour instruire les demandes d'indemnisation des courtiers interprètes et conducteurs de navires. Par ailleurs, il apparaît préférable que cette commission soit présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire, garant, rappelons-le, des libertés individuelles.

Tel est l'objet du premier amendement qui vous est proposé à l'article 3.

Par voie de conséquence, il vous sera d'autre part proposé de prévoir que les décisions de la commission pourront faire l'objet d'un recours devant la Cour d'appel de Paris.

Tel est l'objet du second amendement qui vous est proposé à l'article 3 du projet de loi.

Article 4

Calcul de l'indemnisation

L'article 4 du projet de loi, qui comporte trois paragraphes, fixe les règles de calcul de la valeur des offices (paragraphe I), celles de l'indemnité afférente à la perte du droit de présentation (paragraphe II) et prévoit, enfin, les modalités de versement de cette indemnité (paragraphe III).

Le **premier paragraphe de l'article 4** du projet de loi dispose que la valeur des offices, **limitées aux activités faisant l'objet du privilège supprimé par la présente loi**, est calculée de la manière suivante : une **base** est arrêtée, d'abord, en prenant la somme de la recette nette moyenne obtenue au cours des exercices 1992 à 1996 et de trois fois le solde moyen d'exploitation de l'office obtenu au cours des mêmes exercices.

Cette base est, ensuite, affectée d'un coefficient de 0,5. Le total obtenu est multiplié par le rapport du chiffre d'affaires moyen des exercices 1992 à 1996 de l'office, **correspondant aux activités faisant l'objet du privilège**, sur le chiffre d'affaires global moyen des exercices 1992 à 1996.

L'alinéa suivant précise la définition de la « recette nette » servant au calcul de la « base » susmentionnée : elle sera égale à la recette encaissée par l'office, retenue pour le calcul de l'imposition des bénéficiaires, diminuée des débours payés pour le compte des clients et des honoraires rétrocédés.

La définition du « solde d'exploitation », également utilisé pour le calcul de la même « base », est, quant à elle, la suivante : recettes nettes augmentées de frais financiers et des pertes diverses et diminuées du montant des produits financiers, des gains divers et de l'ensemble des dépenses nécessitées pour l'exercice de la profession, telles que retenues pour le calcul de l'imposition des bénéficiaires en application du code général des impôts.

Les données utilisées, précise encore le premier paragraphe de l'article 4, seront celles qui figurent sur la déclaration fiscale annuelle et dans la comptabilité de l'office.

Le **deuxième paragraphe de l'article 4** du projet de loi fixe le montant de l'indemnité afférente à la perte du droit de présentation prévue à l'article 2. Ce montant s'élèverait à 65 % de la valeur déterminée dans les conditions prévues par le premier paragraphe.

Le troisième et dernier paragraphe de l'article 4 du projet de loi dispose que l'indemnité sera versée aux courtiers maritimes **sous la forme d'un seul versement dans les douze mois suivant le dépôt de la demande.**

Le dispositif proposé pour le calcul de la valeur des offices des courtiers interprètes et conducteurs de navires s'inspire du dispositif prévu par le projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques en ce qui concerne les commissaires-priseurs.

En dépit de l'absence de jurisprudence précise du Conseil constitutionnel ou du Conseil d'Etat sur ce sujet, il semble que le pouvoir réglementaire ne soit pas compétent pour fixer les principes de réparation d'un préjudice résultant de la mise en œuvre d'une loi.

On observera que la loi du 31 décembre 1971 avait précisé d'une manière très détaillée les règles d'indemnisation des avoués.

On relève que les auteurs du présent projet de loi ont fixé le montant de l'indemnité à 65 % de la valeur de l'office calculée conformément aux règles qu'elle prévoit, alors que l'indemnité forfaitaire à laquelle peut prétendre le titulaire de l'office de commissaire-priseur est fixée à 50 % de la valeur déterminée conformément aux règles de calcul proposées par le projet relatif aux commissaires-priseurs.

L'article 41 du projet de loi portant réglementation des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques prévoit d'autre part, dans une rédaction adoptée conforme par les deux assemblées parlementaires, que l'indemnité sera versée aux commissaires-priseurs dans le délai de six mois suivant la demande.

Votre rapporteur vous proposera, dans un amendement, de faire bénéficier les courtiers interprètes et conducteurs de navires du délai de versement de l'indemnité prévue pour les commissaires-priseurs.

Article 5

Reconversion des courtiers maritimes dans les professions judiciaires et juridiques

L'article 5 du projet de loi réserve au pouvoir réglementaire le soin de déterminer les conditions de la reconversion des courtiers maritimes.

Il dispose, en effet, que les conditions dans lesquelles les courtiers interprètes et conducteurs de navire pourront, sur leur demande, accéder aux professions de greffier de tribunal de commerce, d'huissier de justice ou de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Cette demande devra être demandée au plus tard dans les trois ans suivant la date de publication du décret précité.

A cet article, votre rapporteur proposera, dans un **amendement**, une nouvelle rédaction qui prend en compte les considérations suivantes :

Les courtiers maritimes effectuent d'ores et déjà des ventes de navire selon des procédures proches de celles qui prévalent dans les tribunaux de commerce. Les greffiers des tribunaux de commerce ayant la faculté de

devenir commissaires-priseurs, il apparaît logique que les courtiers puissent disposer de la même faculté.

On note, d'autre part, que le périmètre professionnel des courtiers maritimes est proche de celui des commissionnaires de transport. Pour ces raisons, il vous est proposé d'étendre les facultés de reconversion offertes aux courtiers maritimes en leur prévoyant l'accès éventuel aux professions de commissaires-priseurs et de commissionnaires de transport.

Il sera, par ailleurs, proposé de faire bénéficier les courtiers maritimes d'une disposition adoptée conforme par les deux assemblées dans le projet de loi portant réglementation des enchères volontaires dans les ventes volontaires de meubles aux enchères publiques (article 49) en ce qui concerne les commissaires-priseurs. Cette disposition énonce la possibilité de fixer par voie réglementaire des dispenses, totales ou partielles, de diplômes et de formation professionnelle.

Article additionnel après l'article 5

Imposition des indemnités versées aux courtiers interprètes et conducteurs de navires

Votre rapporteur vous proposera ici de transposer le traitement fiscal particulier adopté par le Sénat en faveur des commissaires-priseurs (article 43-quinquies nouveau du texte voté par le Sénat le 10 juin 1999).

Il s'agit tout d'abord de prendre en compte la situation des officiers ministériels qui se sont endettés pour l'acquisition de l'office.

Il s'agit aussi de prévoir un report d'imposition lorsque l'indemnisation est réaffectée par l'officier ministériel dans une activité de reconversion.

Le dispositif qu'il vous est proposé d'adopter dispose ainsi que les indemnités versées aux courtiers interprètes et conducteurs de navires seront soumises à l'impôt au taux de 16 % prévu pour les plus-values à long terme en application du I de l'article 39-quindecies du code général des impôts, sous deux réserves :

– l'impôt ne sera dû que pour la part de l'indemnité non affectée au remboursement de la dette contractée pour l'acquisition de l'office ;

– en cas d'affectation de la totalité de l'indemnité à la souscription de parts ou d'actions d'une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, l'imposition due fera l'objet d'un report jusqu'à la date de la cession des titres acquis au moyen de l'indemnité.

Le texte proposé prévoit, par ailleurs, que les pertes de recettes résultant des dispositions précédentes seront compensées par un relèvement, à due concurrence, des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Tel est l'objet de l'amendement proposé qui tend à insérer un article additionnel après l'article 5 du projet de loi.

Article 6

Dispositions de coordination

En conséquence des dispositions précédentes, l'article 6 supprime un certain nombre de dispositions législatives, parfois fort anciennes, qui faisaient référence aux « courtiers interprètes et conducteurs de navire ».

Sont ainsi visés le code de commerce (articles 77, 81, 82, 84 et 85), mais aussi l'ordonnance de la marine d'août 1681, des lettres patentes du 10 juillet 1776, la loi du 28 Ventôse an IX (19 mars 1801) relative à l'établissement des bourses de commerce, la loi du 28 avril 1816 sur les finances, l'ordonnance du 3 juillet 1816 réglant le mode de transmission des fonctions d'agent de change et de courtier de commerce en cas de démission ou de décès, l'ordonnance du 14 novembre 1835 relative aux droits de courtage maritime, la loi du 25 juin 1841 portant fixation d'un budget de l'exercice de 1842, la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, la loi n° 51-1082 du 10 septembre 1951 supprimant le cautionnement des courtiers maritimes et la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

Les dispositions de ces textes sont abrogées en tant qu'elles concernent les courtiers interprètes et conducteurs de navires.

Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.

CHAPITRE II

Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires

Article 7

Nouvelles règles de francisation des navires

L'article 7 du projet de loi tend à assouplir et faciliter les conditions de francisation des navires de commerce, de plaisance et de pêche à l'égard des ressortissants de l'Union européenne et des Etats parties à l'accord sur l'Espace Economique Européen¹. Ce faisant, il place nos règles de francisation des navires en conformité avec les dispositions du Traité de Rome sur la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et l'égalité de traitement.

Cet article remplace l'actuel article 219 du code des douanes qui prévoit, tant pour les navires de commerce et de plaisance que pour les navires de pêche, le dispositif suivant :

«I - Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :

1. Avoir été construit **dans le territoire de la République française** dans lequel il doit être francisé ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.

2A. Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République

¹ L'accord sur l'EEE a été, rappelons-le, signé en 1992 par les pays membres de l'Union européenne et trois des quatre pays de l'Association Européenne de libre-échange (AELE), la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein.

française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire.

B. Soit appartenir **pour le tout** à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la communauté européenne ou n'étant pas partie à l'accord sur l'espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. L'exploitation et l'utilisation du navire doivent alors être également dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen :

a) Dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;

b) Dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;

c) Dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social.

C. Soit appartenir **pour le tout**, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des ressortissants d'un Etat membre de la communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen

remplissant les conditions prévues au paragraphe A ci-dessus et à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B.

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

a) Ou pour moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des ressortissants d'un Etat membre de la communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen remplissant les conditions prévues au paragraphe A ci-dessus.

b) Ou **pour le tout** à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B ci-dessus ;

c) Ou **pour le tout**, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des français remplissant les conditions prévues au paragraphe A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B.

3. Indépendamment des cas prévus au paragraphe 2 ci-dessus, la francisation d'un navire pour être accordée par agrément spécial **du ministre** chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances dans les deux cas ci-après :

1° Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux paragraphes 2B, 2C, 2Db ou c, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à **la totalité** mais à **la moitié** au moins du navire et, en outre à la conditions que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au paragraphe 2A ou 2B ci-dessus ;

2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue (c'est-à-dire sans équipage), par une personne physique ou par une personne morale, répondant aux conditions prévues respectivement aux paragraphes **A et B du 2** ci-dessus, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

II. - Les navires étrangers peuvent être également francisés lorsque, à la suite d'un naufrage sur les côtes du territoire où la francisation doit avoir lieu, ils sont devenus entièrement propriété française et sont montés par des français, après réparations s'élevant au quadruple au moins de leur prix d'achat.

Le nouvel article 219 assouplit tout d'abord les règles de francisation pour les navires de commerce et de plaisance.

Ceux-ci pourront avoir été construits non plus seulement dans le territoire de la République française, mais dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne. D'autre part, les règles relatives à la propriété des navires par les personnes physiques ou les sociétés sont assouplies (la propriété « pour le tout » devient « la propriété pour moitié » et l'actuelle propriété « pour moitié » devient la propriété « au quart »).

Par ailleurs, le projet de loi substitue un simple agrément spécial à l'agrément spécial « du ministre » visé par le texte actuel.

L'article 7 du projet de loi propose ensuite, dans le code des douanes, un nouvel article 219 bis qui prévoit un dispositif spécifique pour les navires armés à la pêche. Celui-ci reprend pour l'essentiel les dispositions applicables aux navires armés au commerce ou aux navires de plaisance sous une réserve importante : les règles de francisation ne prennent pas en compte l'Espace économique européen mais seulement le territoire de la Communauté européenne.

Les règles sur la propriété des navires sont cependant, là encore, assouplies (la « moitié » de la propriété prend la place de la « totalité » et le « quart » celle de la « moitié » dans le texte actuel).

Enfin, le texte proposé pour l'article 219 bis du code des douanes prévoit une disposition nouvelle selon laquelle **le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.**

Le gouvernement fait valoir que le secteur de la pêche est confronté à des pratiques **d'appropriation des quotas** extérieures à la Communauté européenne et qu'il convient donc de s'assurer d'un véritable lien économique entre l'Etat membre et les navires qui battent son pavillon.

<p>Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

Article 8

Coordination

En coordination, l'article 8 du projet de loi introduit les nouvelles rédactions des articles 219 et 219 bis du code des douanes dans un nouvel article 3 (remplaçant les actuels articles 3 et 3-1) de la loi n° 67-7 du 3 janvier 1967 modifiée portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

<p>Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

CHAPITRE III

Dispositions diverses

Article 9

Adaptation des règles relatives au cabotage maritime

L'article 9 du projet de loi remplace les articles 257 à 259 du code des douanes sur la « navigation réservée » afin de mettre la législation française relative au cabotage maritime en conformité avec le droit communautaire et notamment le règlement CEE n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la **libre circulation des services aux transports maritimes** à l'intérieur des Etats-membres.

Cette modification législative mettra un terme aux contentieux susceptibles d'entraîner la condamnation de la France pour manquement à ses obligations.

L'actuel article 257 du code des douanes prévoit que **les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés au**

pavillon français. Toutefois, ajoute-t-il, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser un navire étranger à assurer un transport déterminé.

Pour l'outre-mer, l'article 258 dispose que sont également réservés au pavillon français les transports effectués :

- entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;
- entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

Le texte précise que des arrêtés du ministre chargé de la marine marchande pourront réserver aux navires français les transports de certaines marchandises effectuées :

- entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;
- entre les ports de la Réunion et autres départements français d'outre-mer.

Le dernier alinéa prévoit, enfin, des possibilités de dérogation à ces dispositions par des « *décisions de l'administration locale de l'inscription maritime* ».

Le nouveau texte proposé **l'article 257** du code des douanes dispose que les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine seront **réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne** ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen immatriculés dans un de ces Etats et battant pavillon de ce même Etat.

Le texte ajoute que l'autorité administrative pourra, dans des conditions fixées par voie réglementaire, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions, à assurer un transport déterminé.

S'agissant de l'outre-mer, le nouveau texte proposé pour **l'article 258** du code des douanes dispose que sont, également, réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un de ces Etats et battant pavillon de ce même Etat, les transports effectués :

- entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;

- entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

Le nouveau texte précise que l'autorité administrative pourra réserver, dans des conditions fixées par voie réglementaire, aux navires mentionnés plus haut les transports de certaines marchandises effectuées :

- entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;

- entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.

Le texte reconnaît cependant aux services locaux des affaires maritimes la faculté d'accorder des **dérogations** aux règles susmentionnées.

La réforme proposée par l'article 9 du projet de loi adapte, enfin, l'actuel article 259 du Code des douanes, qui permet au Gouvernement de suspendre la législation en cas **d'événements exceptionnels** qui ont pour effet d'interrompre la navigation réservée.

Le nouveau texte dispose, ainsi, qu'en cas d'événements exceptionnels ayant pour effet d'interrompre temporairement les relations maritimes réservées aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un de ces Etats et battant pavillon de ce même Etat, le Gouvernement pourra suspendre par décret, et pendant tout le temps que dure cette interruption, l'application de l'article 257 et autoriser ainsi les navires battant pavillon d'un Etat autre que ceux précités à effectuer des transports entre les ports de la France métropolitaine.

Le texte ajoute que le retour au régime normal sera prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettront.

Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 10

Adaptation des règles relatives à l'importation de charbon

L'article 10 du projet de loi propose de compléter le premier alinéa de l'article 7 de la loi du 18 août 1936 modifiée par l'article 4 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon.

Il s'agit de mettre en conformité la législation française relative au transport maritimes des importations de charbon avec le règlement CEE n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats membres et entre les Etats membres et pays tiers.

Tel qu'il résulte du texte résultant de la modification apportée par la loi du 26 janvier 1996, l'article 7 de la loi du 18 août 1936 dispose que les importations de charbon étranger par mer, autres que celles qui sont destinées aux services publics et aux entreprises concessionnaires ou subventionnées visées au décret du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français, devront, dans une proportion de 40 % au moins, être faites par des navires des ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Le deuxième alinéa de l'article 7 dispose que des dérogations pourront être, toutefois, accordées par le ministre chargé de la marine marchande dans tous les cas où les navires visés à l'alinéa précédent ne seraient pas en mesure d'offrir au trafic d'importation le tonnage approprié.

L'article 10 du projet de loi propose de compléter l'article 7 de la loi de 1936 par une disposition qui prend en compte l'existence de l'Espace économique européen en énonçant que ces navires pourront **appartenir en propriété** à des ressortissants de l'Espace économique européen ou être **exploités commercialement** par ces mêmes ressortissants.

<p>Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

Article 11

Contrôle des brassières de sauvetage, du marquage des bateaux de plaisance et des équipements marins destinés aux navires professionnels

Un certain nombre de directives européennes ont fait l'objet de textes réglementaires de transposition dont il convient de tirer les conséquences dans le corps de la loi n°83-581 du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

Le décret n° 94-689 du 5 août 1994, relatif à la prévention des risques résultant de l'usage des équipements de protection individuelle pour la pratique sportive ou de loisir (décret transposant la directive n°89/686/CEE du Conseil du 21 décembre 1989 modifié par la directive n°93/95/CEE du Conseil du 29 octobre 1993), a imposé, à compter du 1^{er} juillet 1995, le marquage CE sur toutes les brassières de sauvetage destinées à une pratique sportive ou de loisir et mises en vente sur le territoire communautaire.

Le décret n°96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement (décret transposant la directive n°94/25/CEE du Conseil du 16 juin 1994) a imposé, à compter du 16 juin 1998, le marquage « CE » aux bateaux de plaisance de 2,50 à 24 mètres mis en vente sur le territoire communautaire.

La France, rappelons-le, est le premier constructeur européen de bateaux de plaisance et exporte plus de la moitié de sa production à l'étranger dont une partie importante en direction des autres Etats de l'Union européenne.

Les chantiers français devraient bénéficier de la nouvelle législation européenne dès lors que le marquage européen de conformité entraîne la libre circulation des productions sur tout le territoire communautaire.

Enfin, les arrêtés du 29 juillet 1997 et du 15 mai 1998 (arrêtés transposant la directive n° 96/98/CEE du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins) a exigé qu'à compter du 1^{er} janvier 1999, les équipements marins, destinés aux navires professionnels, soient conformes à une marque européenne de conformité.

Le premier paragraphe de l'article 11 du projet de loi modifie une disposition du dernier alinéa de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1983, afin de prendre en compte l'évolution du statut de France Télécom. Aux termes du statut de cette entreprise, les personnels compétents pour effectuer des contrôles à bord ne sont plus les représentants du réseau de radiocommunication maritime (c'est à dire France Télécom) mais les **agents de l'Agence nationale des fréquences**.

L'article 3 de la loi du 5 juillet 1983 dispose que la délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution sont subordonnés à des **visites du navire** effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin et ses intérêts connexes, tels que définis par la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, son départ peut être interdit ou ajourné après visite.

Le texte énumère, ensuite, la liste des personnes ayant libre accès à bord de tout navire pour procéder aux visites :

- les administrateurs des affaires maritimes ;
- les inspecteurs des affaires maritimes ;
- les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;
- les médecins des gens de mer ;
- les contrôleurs des affaires maritimes ;
- les syndic des gens de mer ;
- les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;
- les gendarmes maritimes ;
- les inspecteurs relevant de la direction générale de l'aviation civile ;
- les inspecteurs relevant de la direction générale de l'aviation civile ;
- les représentants de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritimes ;

- les membres des commissions de visite ;
- le personnel des sociétés de classification agréées.

Au dernier alinéa de l'article 3 de la loi de 1983, la réforme propose simplement de remplacer les mots « les représentants de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritimes » par les mots « les représentants de l'Agence nationale des fréquences ».

Le deuxième paragraphe de l'article 11 du projet de loi confère aux agents des Affaires maritimes, seuls agents de l'Etat possédant la compétence technique requise pour contrôler la conformité des bateaux et des équipements marins à la réglementation française, la possibilité d'effectuer également **à bord des navires**, les contrôles de conformité aux nouvelles références européennes.

Le premier alinéa de l'article 4 de la loi précitée du 5 juillet 1983 dispose, actuellement, que les infractions aux conventions internationales, à la présente loi et aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires **font l'objet d'un constat** établi par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.

Le nouveau texte proposé pour le premier alinéa de l'article 4 prend en compte dans le champ du contrôle **-qu'il propose par ailleurs de rendre possible à bord des navires-** les nouvelles **normes européennes**.

La rédaction est ainsi libellée : « *Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi, aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires et à ceux relatifs **aux marques européennes de conformité** des bateaux de plaisance et des équipements de sécurité et de prévention de la pollution devant être embarqués sur les navires sont **recherchées et constatées** par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime* ».

Enfin, le **troisième paragraphe de l'article 11 du projet de loi** remplace le premier alinéa de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 aux termes

duquel sera punie d'une amende de 1.000 francs à 100.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée.

Le nouveau texte proposé prend en compte, ici encore, l'existence des **marques européennes de conformité** en punissant désormais d'une amende de 100.000 francs et d'un emprisonnement d'un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation, la marque européenne de conformité ou l'autorisation d'usage exigée.

<p>Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

TITRE II

PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

Au titre II, le projet de loi propose cinq nouveaux articles (L.410-1 à L.410-5) destinés à être insérés dans le code de l'aviation civile. Dans le cadre d'une harmonisation européenne, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1999, ces textes visent à appliquer des règles communes relatives aux licences professionnelles des personnels de conduite des avions et aux conditions d'aptitude médicale applicables à ces personnels. Pour les personnels de conduite des hélicoptères, l'échéance de l'harmonisation européenne a été fixée, notons le, au 1^{er} janvier 2000.

Les nouveaux articles prévoient, notamment, une reconnaissance commune des certificats médicaux, des formations, des épreuves d'aptitude et des contrôles de compétence obtenus ou effectués dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Cette réforme constitue la traduction législative d'un certain nombre d'accords élaborés dans le cadre des « Joint Aviation Authorities » (JAA), organisme associé de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) afin de mettre en œuvre les « codes JAR » (Joint Aviation Requirements) dans les domaines relatifs à la sécurité et à l'exploitation des aéronefs.

C'est dans ce cadre que les JAA ont mis au point des règles aéronautiques communes (concernant la formation des pilotes, le système d'examen de délivrance des licences et des qualifications ainsi que les normes et contrôles médicaux) pour la délivrance des licences de membre d'équipage de conduite. Ces règles techniques et procédurales (divisées en trois parties : « avion », « hélicoptère » et « règlements médicaux ») sont dites JAR-FCL (Joint Aviation Requirements-Flight crew licencing).

Relevons que les dispositions proposées ont fait l'objet, au sein des instances des Joint Aviation Authorities, de négociations approfondies, avec les organisations professionnelles représentatives de tous les pays européens concernés avant leur adoption en 1997.

Article 12

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

Conditions générales d'aptitude à la conduite d'un aéronef

L'article L.410-1 du code de l'aviation civile dispose, actuellement, que les commandants, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un **brevet d'aptitude** dans des conditions qui sont déterminées par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'article 12 propose de remplacer ce texte par un nouveau dispositif qui prévoit, d'abord, l'obligation pour les personnels d'être titulaires des **qualifications associées au titre aéronautique** ainsi que de **l'aptitude médicale** correspondante.

Il énonce, ensuite, que les **titres aéronautiques** désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats, attesteront l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvriront le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondants, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un

équipement ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.

Le texte ajoute que les titres aéronautiques et les qualifications seront délivrés par l'autorité administrative, après examen et seront soit acquis définitivement soit valables pour une période limitée.

Dans ce dernier cas, le renouvellement de leur validité sera soumis à la vérification des aptitudes requises.

La rédaction proposée prévoit, d'autre part, que certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés pourront, en raison de caractéristiques particulières liées notamment à la masse et à la vitesse, être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par arrêté.

A cet article, votre rapporteur vous proposera **un amendement de nature rédactionnelle** au troisième alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile. Il s'agit de supprimer un membre de phrase qui ne paraît pas présenter d'utilité.

Le troisième alinéa de l'article L. 410-1 se lirait donc comme suit :

« les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrés par l'autorité administrative après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le renouvellement de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. »

Article 13

(articles L.410-2 à L.410-5 du code de l'aviation civile)

Agréments et habilitations

Article L.410-2 du code de l'aviation civile

Agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs

La troisième partie des « JAR-FCL » (Joint Aviation Requirements-Flight Crew licencing) **est relative aux règlements médicaux**

pour le personnel navigant technique. Il prévoit, conformément aux règles de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la mise en place de centres d'expertise de médecine aéronautique et de médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative pour réaliser les examens et délivrer les certificats médicaux.

Le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-2 du code de l'aviation civile dispose, ainsi, que les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs délivrent, pour le personnel navigant, après examen, les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant aux titres aéronautiques.

Le deuxième alinéa précise qu'à cet effet, ils doivent être agréés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret. Celles-ci portent, notamment, sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Le nouveau texte propose, encore, la faculté de faire appel des décisions médicales devant le Conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC), organisme par ailleurs chargé de l'instruction des dossiers d'agrément des centres d'expertise et des médecins agréés. C'est, au demeurant, sur proposition de cet organisme que le ministre chargé de l'aviation civile sera amené à délivrer les agréments.

On relèvera que les centres d'expertise existent d'ores en déjà et disposent des appareillages spécialisés pour les examens médicaux du personnel navigant.

Il apparaît légitime que l'autorité ministérielle puisse saisir les autorités médicales compétentes, en l'occurrence le conseil médical de l'aéronautique civile, en cas de doute sur l'état physique ou mental d'un membre du personnel navigant. Rappelons que l'annexe I à la convention relative à l'aviation civile internationale prévoit que « dans la mesure du possible, chaque Etat contractant fasse en sorte qu'un titulaire de sa licence n'exerce pas les privilèges de sa licence et des qualifications connexes pendant toute la période où il souffre d'une déficience physique ou mentale, de quelque origine qu'elle soit, qui serait de nature à interdire l'octroi ou le renouvellement de sa licence. »

Le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-2 ne prévoit, en cas d'urgence, que deux possibilités de saisine du conseil médical de l'aéronautique civile, l'une émanant de l'intéressé et l'autre de l'employeur.

L'impératif de sécurité rend légitime la possibilité pour le ministre de saisir, dans des circonstances exceptionnelles, les autorités médicales compétentes.

Tel est l'objet de l'amendement qu'il vous est proposé d'adopter à cet article.

Article L.410-3 du code de l'aviation civile

Agrément des organismes chargés de la formation pour l'obtention des licences des navigants professionnels ainsi que des qualifications des navigants professionnels ou privés

L'article 13 propose d'insérer dans le code de l'aviation civile un nouvel article L. 410-3 qui confère un **fondement législatif** à l'agrément délivré par l'autorité administrative exerçant la tutelle des écoles de formation.

Le premier alinéa dispose, ainsi, que les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel et, sur leur demande, des autres titres aéronautiques ainsi que les organismes ou, le cas échéant, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications, doivent être **agrés** par l'autorité administrative.

Les conditions d'agrément, fixées par arrêté, porteront sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

Le second alinéa du texte proposé prévoit, d'autre part, pour les organismes qui ne sont pas agrés (en pratique les écoles formant les personnels navigant non professionnels, c'est-à-dire les aéro-clubs) un régime de déclaration obligatoire à l'autorité administrative dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Relevons que c'est le service central de la Direction Générale de l'Aviation Civile qui sera chargé de l'instruction (qui devrait prendre de six à huit mois) et de la délivrance des agréments.

Enfin, le troisième alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-3 prévoit l'homologation, selon des conditions techniques définies par arrêté, des « entraîneurs synthétiques de vol » destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant. Le texte ajoute que cette homologation sera soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

Article L.410-4 du code de l'aviation civile

Habilitation des examinateurs

En application d'une règle « JAR-FCL », le texte proposé pour le nouvel article L. 410-4 du code de l'aviation civile prévoit l'habilitation, par l'autorité administrative, des examinateurs pour le renouvellement des titres aéronautiques et les qualifications associées à ces titres.

Le texte précise que les conditions d'habilitation portent, notamment, sur la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

Relevons que les fonctions d'examineur sont actuellement exercées dans le cadre d'un jury national des examens du personnel navigant créé par l'arrêté du 15 novembre 1991.

L'application de la norme européenne implique le transfert des fonctions, confiées jusqu'à présent au jury, à des examinateurs habilités dont les « privilèges » seront fonction des titres aéronautiques et des qualifications détenus.

Dans le texte proposé pour l'article L. 410-4 du code de l'aviation civile, votre rapporteur vous proposera un amendement de clarification qui souligne que les examinateurs chargés de faire subir aux pilotes les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques (obtention et renouvellement sanctionnés par une décision administrative) sont aussi habilités à autoriser par eux-mêmes -sans qu'il soit nécessaire qu'une décision ultérieure de l'administration soit prise- le renouvellement des qualifications.

Article L.410-5 du code de l'aviation civile

Suspension et retrait des autorisations et habilitations. Validation des certificats médicaux, formations et examens obtenus dans l'un des pays membres de l'Union européenne

Le texte proposé par l'article 13 du projet de loi pour l'article L. 410-5 du code de l'aviation civile, détermine les conditions de la suspension et du retrait des autorisations.

Le premier alinéa du texte proposé dispose, ainsi, que l'agrément des organismes de formation, des centres d'expertises de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs, prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4, pourront être retirés lorsqu'une des conditions d'habilitation cessera d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présenteront par leurs méthodes de travail, leur comportement ou, le cas échéant, les matériels utilisés **un risque pour la sécurité** et après que la personne concernée aura été mise en mesure de présenter ses observations.

En cas d'urgence, l'agrément pourra être suspendu.

Le deuxième alinéa complète le dispositif juridique en vigueur en ce qui concerne la validation des licences obtenues par les personnels navigants dans l'un des pays membres de la Communauté européenne (directive n° 91/670/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile) **en prévoyant une reconnaissance commune des certificats médicaux, des formations, des épreuves d'aptitude, des contrôles de compétence ainsi que des homologations « d'entraîneurs synthétiques de vol »** effectués dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, obtenus ou effectués dans des conditions équivalentes à celles que prévoit le droit français.

A cet article, il vous sera d'abord proposé un premier amendement de clarification permettant de lire ainsi le texte proposé pour l'article L. 410-5 du code de l'aviation civile : « l'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs, prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4, peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que

la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu ».

En second lieu, il apparaît que le deuxième alinéa de l'article L. 410-5 du code de l'aviation civile concerne un tout autre sujet que le premier alinéa. Celui-ci traite des conditions du retrait des agréments et habilitations. Le deuxième alinéa vise, lui, la reconnaissance mutuelle des certificats médicaux, formations, épreuves d'aptitude et contrôles de compétence obtenus ou effectués dans un Etat-membre de l'Espace économique européen dans des conditions équivalentes à celles qui prévalent en France.

Il s'agit là, sans doute, d'une erreur matérielle des auteurs du projet de loi.

Il vous sera donc proposé d'insérer le dispositif de ce deuxième alinéa dans un nouvel article L. 410-6 du code de l'aviation civile.

Tel est l'objet du second amendement de suppression proposé à cet article.

Article L.410-6 (nouveau) du code de l'aviation civile

Reconnaissance mutuelle des certificats médicaux, formations, épreuves d'aptitude, contrôles de compétence et homologations d'entraîneurs synthétiques de vol

Après l'article L. 410-5 du code de l'aviation civile, il vous est proposé d'insérer un nouvel article L. 410-6 pour les raisons précédemment évoquées.

Tel est l'objet du dernier amendement qu'il vous est proposé d'adopter à l'article 13 du projet de loi.

Article 14

(article L.421-6 et L. 421-7 du code de l'aviation civile)

Coordination

L'article 14 du projet de loi abroge les articles L.421-6 et L. 421-7 du code de l'aviation civile, rendus caducs par les nouvelles dispositions proposées, et notamment le texte proposé par l'article 12 pour le nouvel article L. 410-1.

L'actuel article L. 421-6 dispose que les titres désignés sous le nom de brevets et certificats sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les titres désignés sous le nom de licences sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

L'actuel article L. 421-7 dispose, quant à lui, que l'exercice des fonctions, correspondant aux différentes licences, est subordonné à la possession, par le titulaire, de qualifications professionnelles spéciales eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vol considérées.

Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.

TITRE III

SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES

Article 15

Mise en conformité des dispositions relatives aux services occasionnels et services réguliers spécialisés de transport non urbain de personnes

L'article 15 du projet de loi comporte deux paragraphes.

Le premier modifie l'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) d'orientation des transports intérieurs et concerne les services « privés » ainsi que les services « occasionnels » de transport non urbain de personnes.

Le second paragraphe remplace l'article 46 de la loi précitée et concerne la région Ile-de-France dont il est proposé d'aligner la réglementation sur le droit commun.

● L'article 29 de la LOTI dispose que les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

- « services réguliers publics » ;
- « services à la demande » effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;
- « services privés » ;
- « services occasionnels publics ».

Les « **services réguliers** » et les « **services à la demande** » sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

Les « **services privés** » peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. La définition des services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné.

Les « **services occasionnels** » sont soumis, quant à eux, à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le premier paragraphe de l'article 15 du projet de loi propose, tout d'abord, la suppression de la dernière phrase du cinquième alinéa, aux termes de laquelle « les services privés » sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département.

Les auteurs du projet de loi font valoir que la procédure de déclaration de ces services ne s'est révélée, à l'expérience, d'aucune utilité.

En second lieu, le premier paragraphe de l'article 15 remplace le dernier alinéa par un nouveau dispositif selon lequel : la définition des « services occasionnels publics » et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Cette disposition est proposée pour appliquer l'article 4 du règlement CEE/12/98 du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre, dit « règlement cabotage voyageurs ».

Ce règlement, qui autorise le cabotage européen pour les « services occasionnels », interdit tout régime d'autorisation national.

Au reste, ce texte d'application de l'article 29 de la LOTI (le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifiée, relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes), constituerait, s'il était maintenu, une mesure de « discrimination à rebours » à l'encontre des transporteurs français vis-à-vis de leurs concurrents établis dans les autres Etats de l'Union européenne.

En effet, ce texte précise que les autorisations visées au dernier alinéa de l'article 29 de la LOTI pour les services occasionnels permettent « l'exécution de services occasionnels aller et retour à partir d'un point de départ situé dans une zone de prise en charge constituée par le département où l'entreprise est inscrite au registre et les départements limitrophes vers tout point du territoire national ».

Cette règle dite de la « zone de prise en charge », fondée sur la localisation de l'entreprise dans un département français, n'est manifestement plus pertinente dès lors que le cabotage des services occasionnels est ouvert aux autres transporteurs européens qui n'ont, par définition, ni siège ni établissement sur le territoire national.

● Le règlement européen précité du 11 décembre 1997 a aussi posé le principe de liberté du cabotage pour qu'il appelle les « services réguliers spécialisés ».

Les auteurs du projet de loi ont considéré que ces services réguliers spécialisés pouvaient être assimilés aux « services privés » dont la LOTI nous dit qu'ils « peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, **notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres** ».

Le second paragraphe de l'article 15 du projet de loi remplace, ainsi, l'article 46 de la LOTI par une nouvelle disposition précisant que les articles 28 et 28-1 de cette loi, de même que les dispositions de son article 29 relative aux services privés et aux services occasionnels publics, seront applicables en région Ile-de-France. Ce faisant, la réforme supprime les différences de définition des services entre la région Ile-de-France et le reste du territoire national, tout en rendant applicable à l'Ile-de-France les dispositions de la LOTI relatives aux « services privés ».

Le régime applicable jusqu'à présent en Ile-de-France, s'il était maintenu, établirait, une nouvelle fois, une « discrimination à rebours » dès lors qu'aux termes d'un décret du 14 novembre 1949, seuls les transporteurs implantés en Ile-de-France peuvent exécuter les services concernés.

L'ouverture aux autres transporteurs européens du cabotage pour les « services réguliers spécialisés » nécessite ainsi, pour les raisons déjà évoquées, de supprimer toute discrimination entre transporteurs franciliens et transporteurs de province.

<p>Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

TITRE IV

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

Article 16

Contrat de transport

L'article 16 du projet de loi remplace l'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure par dix nouveaux articles destinés à être insérés dans ledit code.

La réforme met fin à la période provisoire de six années fixée par la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables et dont l'article 20 du projet de loi proposera, par ailleurs, l'abrogation.

Cette loi de 1994 avait elle-même assuré la transition entre un régime « administré » datant de 1941 et le système libéralisé proposé par la présente réforme.

Elle a « anticipé » la **directive n° 96/75 du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté.**

On rappellera que la loi de 1994 avait mis en place deux catégories de contrat de transport librement négociables : les **contrats à temps** et les **contrats au tonnage**. Elle avait cependant maintenu l'ancien dispositif relatif à l'affrètement et aux prix administrés dans le cadre des bourses d'affrètement et du « tour de rôle » pour les **contrats de voyage**.

Le texte de 1994 avait, d'autre part, maintenu des règles en ce qui concerne le contingentement du parc fluvial et conservé la distinction entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui.

Par ailleurs, il avait institué un « comité du transport » chargé de faciliter la concertation entre les chargeurs et les professionnels dans la perspective de la libéralisation de l'affrètement.

On relèvera que l'adoption des présentes dispositions permettra à la France de respecter grosso modo les échéances européennes, la directive n° 96-75 du 19 novembre 1996 ayant fixé au 1^{er} janvier 2000 la durée de la période transitoire mise en place par la loi de 1994.

Les dispositions proposées (articles 189 à 189-9) reprennent des dispositions adoptées en 1994, sauf en ce qui concerne les contrats de voyage qui seront, désormais, librement conclus au nom du principe de la libre conclusion et de la libre négociation des prix.

Les nouveaux articles font également référence à des contrats-types (article 189-8) tels que ceux qui existent dans le secteur routier, destinés à s'appliquer à défaut de conventions écrites.

Article 189

du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure

Principe de libre conclusion des contrats et de libre négociation des prix

La nouvelle rédaction proposée par l'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, remplace un dispositif dont l'objet était de « cloisonner » l'usage des bateaux selon qu'ils appartenaient à un entrepreneur réalisant des transports pour son propre compte ou à un entrepreneur public réalisant des transports pour compte d'autrui.

L'actuel article 189 définit ainsi comme effectuant un *transport privé*, toute personne physique ou morale transportant, avec des bateaux dont elle est propriétaire, des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation.

Le texte ajoute que ces transports doivent constituer une activité accessoire et complémentaire de l'activité principale exercée par la personne physique ou morale.

Il précise, ensuite, que tous les autres transports sont des *transports publics*. L'actuel article 189 précise, enfin, que les bateaux utilisés aux transports privés ne peuvent pas participer aux transports publics, sauf dérogation accordée par le président de « Voies navigables de France ».

En supprimant ce dispositif, la réforme permettra aux entreprises effectuant des transports en compte propre d'utiliser leurs bateaux pour faire des transports publics dès lors qu'elles satisfont aux conditions d'accès à la profession.

Le texte proposé pour le nouvel article 189 a un tout autre objet puisqu'il énonce les principes de liberté qui prévaudront désormais dans le domaine de la navigation fluviale.

Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les contrats seront, selon ce texte et conformément à la directive du 19 novembre 1996 **librement conclus** entre les parties concernées et les **prix librement négociés**.

Article 189-1
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure

Types de contrats

Le texte proposé pour le nouvel article 189-1 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure énonce que les chargeurs et les transporteurs auront le libre choix entre trois types de contrat : les contrats à temps, les contrats au tonnage, ou les contrats de voyage simple ou multiple.

*Article 189-2
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure*

Contrat à temps

Le texte proposé pour le nouvel article 189-2 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure reprend le dispositif prévu à l'article 7 de la loi de 1994 en disposant que le contrat à temps est celui « par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leurs équipages à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée ».

*Article 189-3
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure*

Contrat au tonnage

Le texte proposé pour le nouvel article 189-3 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure reprend le dispositif prévu à l'article 8 de la loi de 1994 en disposant que le contrat au tonnage est celui « par lequel le transporteur s'engage à transporter, pendant une période fixée par le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne ».

*Article 189-4
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure*

Contrats de voyages

Le texte proposé pour le nouvel article 189-4 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure reprend le dispositif prévu à l'article 6 de la loi de 1994 en distinguant deux catégories de contrat de voyage : le **contrat de voyage simple** qui est celui « par lequel le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé » et le **contrat de voyage multiple** qui « porte sur une série de voyages successifs par un même bateau ».

*Article 189-5
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure*

Contrat de sous-traitance

Le texte proposé pour le nouvel article 189-5 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure reprend en l'actualisant le dispositif prévu à l'article 10 de la loi de 1994 en disposant que le transporteur peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur public de marchandises par voie navigable. Le texte ajoute que le contrat de sous-traitance sera soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises.

*Article 189-6
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure*

Contenu du contrat de transport public de marchandises par voie navigable

Le texte proposé pour le nouvel article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure reprend le dispositif prévu à l'article 8 II de la LOTI (loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) en énonçant que tout contrat de transport public de marchandises par voie navigable devra comporter des clauses précisant la **nature et l'objet** du transport, les **modalités d'exécution** du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions **d'enlèvement et de livraison** des objets transportés, les **obligations respectives** de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire, enfin le **prix** du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

Article 189-7
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure

Contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage

Le texte proposé pour le nouvel article 189-7 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure transpose le dispositif prévu par l'article 34 de la LOTI en ce qui concerne la location de véhicules industriels en prévoyant que tout contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage comportera des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi de l'équipage et dans l'exécution des opérations de transport.

Article 189-8
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure

Contrats types

Le texte proposé pour le nouvel article 189-8 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure reprend la disposition prévue à l'article 8 II de la LOTI en précisant que des contrats types seront établis par décret après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

La rédaction souligne qu'à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les sujets mentionnés aux articles 189-6 et 189-7, les clauses des contrats types s'appliqueront de plein droit.

Article 189-9
du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure

Inscription sur un fichier des bateaux de navigation intérieure

Pour qu'à des fins statistiques, Voies navigables de France puisse être en mesure de déterminer la capacité globale de transport par voie navigable (la disparition du contingentement mettant fin aux « permis d'exploitation »), le texte proposé pour l'article 189-9 prévoit que les entreprises, établies en France, effectuant du transport, qu'il s'agisse de compte propre ou de compte d'autrui, devront faire inscrire leurs bateaux sur un fichier tenu par l'établissement public.

Les bateaux ayant fait l'objet de cette inscription recevront une **attestation d'appartenance à la flotte fluviale Française.**

Le nouveau texte prévoit, enfin, qu'un décret fixera les modalités de l'inscription des bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises.

<p>Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

Article 17

Sanctions pénales

L'article 17 du projet de loi propose un dispositif qui s'inspire de celui prévalant dans le secteur routier en ce qui concerne les sanctions pénales applicables aux transporteurs qui contreviennent aux règles de la concurrence en proposant des prix excessivement bas (article 23-1 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995).

Il remplace l'actuel article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure par un nouvel article 209 qui « punit d'une amende de 100.000 francs le fait pour tout prestataire de transport public de marchandises par voie navigable et notamment les transporteurs de marchandises par voie navigable, auxiliaires de transport ou loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers de bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise ».

Le texte ajoute que les personnes morales pourront être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction ainsi créée.

La peine encourue par les personnes morales sera l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal.

Les infractions seront recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéa), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence.

Le procureur de la République sera préalablement avisé des opérations envisagées.

Les procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui seront transmis sans délai. Copie en sera adressée à l'intéressé.

Le nouvel article 309 énonce, encore, que le transporteur public de marchandises par voie navigable, l'auxiliaire de transport ou le loueur de bateaux de marchandises avec équipage évincé en raison d'un prix trop bas, la Chambre nationale de la batellerie artisanale, les organisations professionnelles de transporteurs par voie navigable, d'auxiliaires de transport et de loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, représentatives au niveau national, pourront se porter partie civile.

L'action sera prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat.

Au premier alinéa du texte proposé pour l'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, votre rapporteur vous proposera **un amendement de nature rédactionnelle** destiné à clarifier le texte.

Article 18

Mission de Voies navigables de France

L'article 18 du projet de loi modifie l'article 41 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs afin de tirer la conséquence de la libéralisation du transport fluvial et, en particulier, de la disparition des bureaux d'affrètement.

Ce texte définit ainsi la mission de Voies navigables de France : « Voies navigables de France » contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé de gérer les bourses de fret et de participer à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport fluvial ».

L'article 18 du projet de loi propose pour cet article 41 la rédaction « actualisée » suivante : « Voies navigables de France » contribue à la promotion du transport fluvial et assure une mission générale d'observation, d'information et de statistique. Il est consulté par le ministre chargé des transports et peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation des transports par voie navigable. Il participe à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport par voie navigable ».

<p>Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

Article 19

Coordination

Tirant, ici encore, la conséquence des mesures de libéralisation, l'article 19 du projet de loi abroge l'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

Ce texte prévoit actuellement que des arrêtés du ministre chargé de l'équipement, pris après consultation de Voies navigables de France et du conseil supérieur des transports, réglementent, en fonction des besoins de l'économie, la composition du parc de la batellerie, notamment en ce qui concerne le nombre des bateaux des diverses catégories, la reconstitution du parc, le renouvellement des bateaux déchirés, la motorisation et les spécifications techniques des bateaux et la cession à des transporteurs publics de bateaux appartenant à des transporteurs privés.

Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 20

Coordination

Enfin, toujours par coordination, l'article 20 du projet de loi abroge la loi 94-76 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables qui avait notamment mis en place les dispositions transitoires devant s'appliquer avant la libéralisation du secteur.

Votre rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification.

*

*

*

Sous réserve des amendements qu'elle présente, votre commission vous propose d'adopter le présent projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF ET ANNEXE

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Code de commerce</p> <p>.....</p> <p>...</p> <p>Art. 80. - Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements ; ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire ; enfin, de constater le cours du fret ou du nolis.</p> <p>Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchement à tous étrangers, maîtres de navires, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer.</p>	<p>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</p> <p>TITRE Ier TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES</p> <p>CHAPITRE Ier Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</p> <p>Article 1^{er}</p> <p>L'article 80 du code de commerce est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. 80. - Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant. »</p>	<p>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</p> <p>TITRE Ier TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES</p> <p>CHAPITRE Ier Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</p> <p>Article 1er</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
	Article 2	Article 2

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

Lorsqu'ils exercent les activités mentionnées à l'article 80 du code de commerce, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conservent leur qualité de commerçant.

Article 3

Les demandes d'indemnisation sont portées *par chaque intéressé* devant une commission nationale présidée par un magistrat de la Cour des comptes. La composition et le fonctionnement de cette commission sont fixés par décret en Conseil d'Etat. *A peine de forclusion, la demande d'indemnisation doit être présentée devant la commission au plus tard dans les deux ans suivant la date de publication du décret susmentionné.*

La commission évalue le montant de l'indemnisation conformément aux règles prévues à l'article 4 avec le concours éventuel des experts de son choix. Elle peut exiger du demandeur toute information nécessaire à son appréciation. En raison de leur mission, les membres de la commission et les experts sont soumis aux obligations prévues à l'article 226-13 du code pénal. Les décisions de la commission peuvent faire l'objet d'un recours *de pleine juridiction* devant le Conseil d'Etat.

Les titulaires...

... marchande et de la suppression du monopole qui leur était conféré dans ce domaine jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi.

(Alinéa sans modification)

Article 3

Les demandes d'indemnisation sont portées devant une commission nationale présidée par un magistrat *de l'ordre judiciaire et comprenant, en nombre égal, d'une part, des représentants des courtiers interprètes et conducteurs de navire et, d'autre part, des personnes qualifiées désignées par le garde des Sceaux, ministre de la justice. Des suppléants sont désignés en nombre égal et dans les mêmes formes. Les modalités de constitution* et de fonctionnement de la commission sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

La commission...

... recours devant la cour d'appel de Paris.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Article 4

Article 4

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

I - (*Sans modification*)

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

- en affectant cette somme d'un coefficient de 0,5 pour lesdits offices ;

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

La recette nette est égale à la recette encaissée par l'office, retenue pour le calcul de l'imposition des bénéfiques, diminuée des débours payés pour le compte des clients et des honoraires rétrocedés.

Le solde d'exploitation est égal à la recette nette augmentée des frais financiers et des pertes diverses et diminuée du montant des produits financiers, des gains divers et de l'ensemble des dépenses nécessitées pour l'exercice de la profession, telles que retenues pour le calcul de l'imposition des bénéfiques en application des articles 36 à 39 du code général des impôts.

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

II. - Le montant de l'indemnité afférente à la perte du droit de présentation est fixé à 65 % de la valeur déterminée au I ci-dessus.

III. - Cette indemnité est versée aux courtiers interprètes et conducteurs de navires sous la forme d'un seul versement dans les douze mois suivant le dépôt de la demande.

Article 5

Les conditions dans lesquelles les courtiers interprètes et conducteurs de navires peuvent, sur leur demande, accéder aux professions de greffier de tribunal de commerce, d'huissier de justice ou de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Leur demande doit être présentée au plus tard dans les trois ans suivant la date de publication du décret susmentionné.

II - *(Sans modification)*

III - Cette indemnité...

... dans les six mois suivant le dépôt de la demande.

Article 5

Les conditions...

... justice, de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, *de commissionnaire de transport ou de commissaire-priseur, notamment en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes et de formation professionnelle*, sont fixées par ...
... susmentionné.

Article additionnel après l'article 5

I - Les indemnités versées aux courtiers interprètes et conducteurs de navires, en application de la présente loi, sont soumises à l'impôt au taux prévu au I de l'article 39-quindecies du code général des impôts sous réserve des dispositions des II et III ci-dessous.

II - L'impôt n'est dû que pour la part de l'indemnité non affectée au remboursement de la dette contractée pour l'acquisition de l'office.

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>.....</p> <p>Art. 77. - Il y a des courtiers de marchandises,</p> <p>Des courtiers interprètes et conducteurs de navires,</p> <p>Des courtiers de transport par terre et par eau.</p> <p>.....</p>	<p>Article 6</p> <p>Sont supprimés :</p> <p>- à l'article 77 du code de commerce, les mots : « des courtiers interprètes et conducteurs de navires » ;</p> <p>- à l'article 81 du même code, les mots : « et de courtier interprète et conducteur de navires » ;</p>	<p>III - <i>En cas d'affectation de la totalité de l'indemnité à la souscription de parts ou d'actions d'une société dans laquelle le courtier interprète et conducteur de navires exerce son activité principale, l'imposition due en application du I fait l'objet d'un report jusqu'à la date de la cession des titres acquis au moyen de l'indemnité.</i></p> <p>IV - <i>Les pertes de recettes résultant des II et III sont compensées par un relèvement, à due concurrence, des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</i></p> <p>Article 6</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Art. 82. - Les courtiers de transport par terre et par eau, constitués selon la loi, ont seuls, dans les lieux où ils sont établis, le droit de faire le courtage des transports par terre et par eau ; ils ne peuvent cumuler, dans aucun cas et sous aucun prétexte, les fonctions de courtiers de marchandises, ou de courtiers conducteurs de navires, désignées aux articles 78 et 80.

.....
Art. 84. - Les agents de change et les courtiers interprètes conducteurs de navires sont tenus d'avoir un livre revêtu des formes prescrites par l'article 11.

Ils sont tenus de mentionner dans ce livre, jour par jour, et par ordre de dates, sans ratures, interlignes ni transpositions, et sans abréviations ni chiffres, toutes les conditions des négociations et, en général, de toutes les opérations faites par leur entremise.

(Article 81 : voir ci-dessus)

Texte du projet de loi

- à l'article 82 du même code, les mots : « , ou de courtiers conducteurs de navires, désignés aux articles 78 et 80 » ;

- à l'article 84 du même code, les mots : « et les courtiers interprètes conducteurs de navires ».

A l'article 81 du même code, après les mots : « d'agent de change », la virgule est remplacée par le mot : « et ».

Propositions de la Commission

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 85. - Un agent de change, ou courtier ne peut, dans aucun cas et sous aucun prétexte, faire des opérations de commerce ou de banque pour son compte.</p>	<p>Les dispositions de l'article 85 du code de commerce, de l'ordonnance de la marine d'août 1681, des lettres patentes du 10 juillet 1776, de la loi du 28 Ventôse an IX (19 mars 1801) relative à l'établissement des bourses de commerce, de la loi du 28 avril 1816 sur les finances, de l'ordonnance du 3 juillet 1816 réglant le mode de transmission des fonctions d'agent de change et de courtier de commerce en cas de démission ou de décès, de l'ordonnance du 14 novembre 1835 relative aux droits de courtage maritime, de la loi du 25 juin 1841 portant fixation d'un budget de l'exercice de 1842, de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, de la loi n° 51-1082 du 10 septembre 1951 supprimant le cautionnement des courtiers maritimes et de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution sont abrogées en tant qu'elles concernent les courtiers interprètes et conducteurs de navires.</p>	<p>CHAPITRE II Dispositions relatives à la francisation des navires</p>
<p>Il ne peut s'intéresser directement ni indirectement, sous son nom, ou sous un nom interposé, dans aucune entreprise commerciale.</p>	<p>CHAPITRE II Dispositions relatives à la francisation des navires</p>	<p>CHAPITRE II Dispositions relatives à la francisation des navires</p>
<p>.....</p>	<p>Article 7</p>	<p>Article 7</p>
<p>Code des douanes</p>	<p>I. - L'article 219 du code des douanes est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>.....</p> <p>Art. 219. - I - Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :</p>	<p>« Art. 219. - I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>1 Avoir été construit dans le territoire de la République française dans lequel il doit être francisé ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.</p>	<p>« 1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.</p>	
<p>2 A Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire.</p>	<p>« 2° A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;</p>	
<p>B Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	<p>« B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>	

Textes en vigueur

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

En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen :

a) dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;

b) dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;

c) dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;

Texte du projet de loi

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

Propositions de la Commission

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

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>3 Indépendamment des cas prévus au paragraphe 2 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances dans les deux cas ci-après :</p>	<p>« 3° Indépendamment des cas prévus au 2° ci-dessus, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :</p>	
<p>1° lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux paragraphes 2 B, 2 C, 2 D b ou c, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la totalité mais à la moitié au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au paragraphe 2 A ou 2 B ci-dessus ;</p>	<p>« A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2° ci-dessus, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ci-dessus ;</p>	
<p>2° lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale, répondant aux conditions prévues respectivement aux paragraphes A et B du 2 ci-dessus, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>	<p>« B. - Lorsqu'un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B ci-dessus, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et le cas échéant la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>	
<p>II - Les navires étrangers peuvent être également francisés lorsque, à la suite d'un naufrage sur les côtes du territoire où la francisation doit avoir lieu, ils sont devenus entièrement propriété française et sont montés par des français, après réparations s'élevant au quadruple au moins de leur prix d'achat.</p>	<p>« II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition que, pendant la durée de son affrètement, son exploitation et son utilisation soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français. »</p>	
<p>..... .</p>	<p>II. - Il est inséré, après l'article 219 du code des douanes, un article 219 bis ainsi rédigé :</p>	

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

Article 8

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

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

« Art. 219. - I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :

(Voir en annexe)

Article 8

(Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

« II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition que, pendant la durée de son affrètement, son exploitation et son utilisation soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Code des douanes</p> <p>.....</p> <p>Titre IX : Navigation. Chapitre II : Navigation réservée.</p> <p>Art. 257. - Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés au pavillon français. Toutefois, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser un navire étranger à assurer un transport déterminé.</p>	<p>« II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p> <p>« III. - Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.</p> <p>« Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. »</p> <p>CHAPITRE III Dispositions diverses</p> <p>Article 9</p> <p>I. - L'intitulé du chapitre II du titre IX du code des douanes est remplacé par l'intitulé suivant : « Dispositions particulières ».</p> <p>II. - Les articles 257 à 259 du code des douanes sont remplacés par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. 257. - Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat.</p>	<p>CHAPITRE III Dispositions diverses</p> <p>Article 9</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 258. - 1 Sont également réservés au pavillon français les transports effectués :</p>	<p>« Toutefois, l'autorité administrative peut, dans des conditions fixées par décret, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions à assurer un transport déterminé.</p>	
<p>a) entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;</p>	<p>« Art. 258. - 1° Sont également réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, les transports effectués :</p>	
<p>b) entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.</p>	<p>« a) Entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;</p> <p>« b) Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.</p>	
<p>2 Des arrêtés du ministre chargé de la marine marchande, pris après avis du ministre de l'économie et des finances, peuvent réserver aux navires français les transports de certaines marchandises effectués :</p>	<p>« 2° L'autorité administrative peut réserver, dans des conditions fixées par décret, aux navires mentionnés au 1° les transports de certaines marchandises effectués :</p>	
<p>a) entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;</p>	<p>« a) Entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;</p>	
<p>b) entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.</p>	<p>« b) Entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.</p>	
<p>3 Il peut être dérogé aux dispositions prévues par le paragraphe 1er et par le paragraphe 2 du présent article par des décisions de l'administration locale des affaires maritimes.</p>	<p>« 3° Toutefois, par dérogation aux dispositions prévues aux 1° et 2° du présent article, les services des affaires maritimes locaux concernés peuvent autoriser un navire ne satisfaisant pas aux conditions du 1° à assurer un transport déterminé.</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 259. - 1 En cas d'événements exceptionnels ayant pour effet d'interrompre temporairement les relations maritimes réservées au pavillon français, le Gouvernement peut suspendre par décret pris en conseil des ministres et pendant tout le temps que dure cette interruption, l'application de l'article 257 ci-dessus.</p>	<p>« Art. 259. - En cas d'événements exceptionnels ayant pour effet d'interrompre temporairement les relations maritimes réservées aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, le Gouvernement peut suspendre par décret pris en Conseil d'Etat et en conseil des ministres, et pendant tout le temps que dure cette interruption, l'application de l'article 257 ci-dessus et autoriser ainsi les navires battant pavillon d'un Etat autre que ceux précités à effectuer des transports entre les ports de la France métropolitaine.</p>	
<p>2 Il peut également, dans la même forme et durant la même période, admettre exceptionnellement au bénéfice de leur origine les produits qui, par suite de l'interruption des relations normales, ne peuvent être importés dans les conditions réglementaires. Le bénéfice de ce régime est réservé aux seuls produits accompagnés d'un certificat d'origine, dans les conditions fixées par l'administration des douanes.</p>		
<p>3 Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent.</p>	<p>« Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent. »</p>	
<p>4 Restent admissibles au bénéfice de leur origine les marchandises en cours de route qui sont justifiées avoir été expédiées avant la publication du décret au Journal officiel.</p>		
<p>Loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports</p>	<p>Article 10</p>	<p>Article 10</p>
<p>Art. 4. - L'article 7 de la loi du 18 juin 1936 tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon est ainsi modifié :</p>	<p>Le premier alinéa de l'article 7 de la loi du 18 août 1936 modifiée par l'article 4 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon, est complété par la phrase suivante :</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>- à l'alinéa premier, les mots : « dans une proportion de 40 p. 100 au moins être faite par des navires français » sont remplacés par les mots : « dans une proportion de 40 p. 100 au moins être faite par des navires des ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen » ;</p> <p>.....</p> <p>..</p>	<p>« Ces navires peuvent appartenir en propriété à des ressortissants de l'Espace économique Européen ou être exploités commercialement par ces mêmes ressortissants. »</p>	
<p>Loi n° 83-581 du 05 Juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution</p>	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>
<p>Art. 3 :..... Ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer : « - le personnel des sociétés de classification agréées. »</p>	<p>La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution est modifiée comme suit :</p> <p>I. - Au dernier alinéa de l'article 3, les mots : « les représentants de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritimes » sont remplacés par les mots : « les représentants de l'Agence nationale des fréquences ».</p> <p>II. - Le premier alinéa de l'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 4. - Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi et aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires font l'objet d'un constat établi par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.</p> <p>.....</p> <p>..</p> <p>Art. 8. - Sera punie d'une amende de 1000 F à 100000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée .</p> <p>.....</p> <p>.</p>	<p>« Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi, aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires et à ceux relatifs aux marques européennes de conformité des bateaux de plaisance et des équipements de sécurité et de prévention de la pollution devant être embarqués sur les navires sont recherchées et constatées par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ».</p> <p>III. - Le premier alinéa de l'article 8 est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Est punie d'une amende de 100 000 F et d'un emprisonnement d'un an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation, la marque européenne de conformité ou l'autorisation d'usage exigée. »</p>	<p>TITRE II PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE</p>
<p>Code de l'aviation civile</p> <p>.....</p> <p>.</p>	<p>Article 12</p> <p>L'article L. 410-1 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>Article 12</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 410-1. - Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude dans les conditions qui sont déterminées par le ministre chargé de l'aviation civile.</p>	<p>« Art. L. 410-1. - Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par arrêté.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>.....</p>	<p>« Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrés par l'autorité administrative <i>sous réserve des dispositions de l'article L. 410-4</i>, après examen et sont soit acquis définitivement soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le renouvellement de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises.</p>	<p>« Les titres... ... administrative après...</p>
	<p>« Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par arrêté. »</p>	<p>... requises.</p>
	<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>
	<p>Il est inséré, après l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile, les articles L. 410-2 à L. 410-5 ainsi rédigés :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

« A cet effet, ils doivent être agréés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en oeuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

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

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

« Les organismes qui ne sont pas agréés déclarent leur activité à l'autorité administrative dans des conditions fixées par arrêté.

« Art. L. 410-2. - (*Alinéa sans modification*)

(*Alinéa sans modification*)

« Le conseil...
...saisi par
le ministre chargé de l'aviation civile,
l'intéressé ...
... centres
de médecine ..
... navigant.

« Art. L. 410-3. - (*Sans modification*)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués, selon des conditions techniques définies par arrêté. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

« Art. L. 410-4. - Les examinateurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications peuvent être habilités par l'autorité administrative à procéder au renouvellement des qualifications. Les conditions d'habilitation sont fixées par arrêté. Elles portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

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

« Art. L. 410-4. - Les examinateurs ...

... peuvent être *en outre* habilités par l'autorité administrative à procéder *eux-mêmes* au renouvellement ...

... requis.

« Art. L. 410-5. - L'agrément

...conditions *d'agrément* ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels ...

suspendu.

...

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

Article 14

Alinéa supprimé

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

Article 14

Textes en vigueur

Art. L. 421-6. - Les titres désignés sous le nom de Brevets et Certificats sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les titres désignés sous le nom de Licences sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

Art . L. 421-7. - L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la possession par le titulaire de qualifications professionnelles spéciales eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.

.....
.
**Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982
d'orientation des transports
intérieurs**

Texte du projet de loi

Les articles L. 421-6 et L. 421-7 du code de l'aviation civile sont abrogés.

**TITRE III
SERVICES DE
TRANSPORT NON
URBAIN
DE PERSONNES**

Article 15

Propositions de la Commission

.....
(Sans modification)

**TITRE III
SERVICES DE
TRANSPORT NON
URBAIN
DE PERSONNES**

Article 15

Textes en vigueur

Art. 29. - Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.

La définition de ces services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixés par décret en Conseil d'Etat. Ils sont soumis à déclaration auprès du représentant de l'Etat dans le département concerné.

Texte du projet de loi

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

1° La dernière phrase du cinquième alinéa est supprimée ;

Propositions de la Commission

(Sans modification)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Les services occasionnels sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>2° Le dernier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	
<p>.....</p>	<p>« La définition des services occasionnels publics et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »</p>	
<p>Art. 46. - Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France.</p>	<p>II. - Le second alinéa de l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	
<p>..... Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France.</p>	<p>« Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France, ainsi que les dispositions de son article 29 relatives aux services privés et aux services occasionnels publics. »</p>	
<p>Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure</p>	<p>TITRE IV AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</p>	<p>TITRE IV AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</p>
<p>.....</p>	<p>Article 16</p>	<p>Article 16</p>
<p>Art. 189. - Pour l'application du présent chapitre, est considérée comme effectuant un transport privé toute personne physique ou morale transportant, avec des bateaux dont elle est propriétaire, des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation.</p>	<p>L'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par les articles 189 à 189-9 suivants :</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>.....</p>	<p>« Art. 189. - Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés.</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Ces transports ne doivent constituer qu'une activité accessoire et complémentaire de l'activité principale exercée par la personne physique ou morale visée à l'alinéa précédent.</p>	<p>« Art. 189-1. - Les chargeurs et les transporteurs ont le libre choix entre trois types de contrats : des contrats à temps, des contrats au tonnage, des contrats de voyages simple ou multiples.</p>	
<p>Tous les autres transports sont des transports publics.</p>	<p>« Art. 189-2. - Le contrat à temps est celui par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée.</p>	
<p>Les bateaux utilisés aux transports privés ne peuvent pas participer aux transports publics, sauf dérogations accordées par le directeur de l'office national de la navigation.</p>	<p>« Art. 189-3. - Le contrat au tonnage est celui par lequel le transporteur s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.</p>	
<p>.....</p>	<p>« Art. 189-4. - Le contrat de voyage simple est celui par lequel le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.</p>	
	<p>« Art. 189-5. - Le transporteur peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur public de marchandises par voie navigable.</p>	
	<p>« Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises.</p>	

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Art. 189-6. - Tout contrat de transport public de marchandises par voie navigable doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

« Art. 189-7. - Tout contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi de l'équipage et dans l'exécution des opérations de transport.

« Art. 189-8. - Des contrats types sont établis par décret après avis des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.

« A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article 189-6 et à l'article 189-7, les clauses des contrats types s'appliquent de plein droit.

« Art. 189-9. - Toute entreprise, établie en France et utilisant des bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises, doit faire inscrire dans un fichier tenu par «Voies navigables de France», selon des modalités fixées par décret, lesdits bateaux porteurs ou non porteurs lui appartenant ou exploités par elle. »

Article 17

Article 17

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 209. - Les infractions aux dispositions du présent titre ou à celles des arrêtés d'application, à l'exception des infractions aux ordres de réquisition dont les sanctions sont prononcées dans les conditions définies au dernier alinéa de l'article 204, sont punies d'une amende de 900 francs et, en cas de récidive, de 9 000 francs. Les chiffres ci-dessus sont quadruplés lorsqu'il s'agit de contraventions aux prescriptions des articles 200 à 204, dernier alinéa excepté, du présent chapitre, ou aux dispositions réglementaires prises pour l'application de ces articles. Toutefois, les contrevenants auront la faculté de se libérer par le versement immédiat entre les mains de l'agent verbalisateur de la moitié du minimum de l'amende ainsi fixée.</p>	<p>L'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. 209. - Est puni d'une amende de 100 000 F le fait pour tout prestataire de transport public de marchandises par voie navigable <i>et notamment les transporteurs de marchandises par voie navigable</i>, auxiliaires de transport ou loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 209. - Est puni ...</p> <p>... navigable, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage,...</p>
<p>Les infractions sont constatées par les fonctionnaires et agents visés à l'article 208 ci-dessus. Les procès-verbaux sont dispensés de l'affirmation.</p>	<p>« Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au présent article.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>En plus des sanctions pénales indiquées ci-dessus, toute infraction peut donner lieu à l'arrêt du bateau ou du remorqueur ayant servi à commettre l'infraction pour une durée de huit jours à un mois, ou à sa réquisition d'usage gratuite pour la même durée. En cas de nouvelle infraction, ces durées peuvent être triplées.</p>	<p>« La peine encourue par les personnes morales est l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Les sanctions prévues à l'alinéa ci-dessus sont prononcées par le directeur des Voies navigables de France. Elles peuvent faire l'objet, devant le ministre de l'équipement et du logement, d'un appel qui n'est pas suspensif.</p>	<p>« Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéas), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>.....</p>	<p>« Le transporteur public de marchandises par voie navigable, l'auxiliaire de transport ou le loueur de bateaux de marchandises avec équipage évincé en raison d'un prix trop bas, la Chambre nationale de la batellerie artisanale, les organisations professionnelles de transporteurs par voie navigable, d'auxiliaires de transport et de loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p>	<p>« L'action est prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat. »</p> <p>Article 18</p> <p>L'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>Article 18</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>.....</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 41. - Voies navigables de France contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé de gérer les bourses de fret et de participer à la mise en oeuvre des dispositions applicables au transport fluvial.</p> <p>.....</p> <p>.</p>	<p>« Art. 41. - « Voies navigables de France » contribue à la promotion du transport fluvial et assure une mission générale d'observation, d'information et de statistique. Il est consulté par le ministre chargé des transports et peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation des transports par voie navigable. Il participe à la mise en oeuvre des dispositions applicables au transport par voie navigable. »</p>	
<p>Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure</p>	<p>Article 19</p>	<p>Article 19</p>
<p>Art. 212. - Des arrêtés du ministre de l'équipement et du logement, pris après consultation des Voies navigables de France et du conseil supérieur des transports, réglementent, en fonction des besoins de l'économie, la composition du parc de la batellerie notamment en ce qui concerne le nombre des bateaux des diverses catégories, la reconstitution du parc, le renouvellement des bateaux déchirés, la motorisation et les spécifications techniques des bateaux et la cession à des transporteurs publics de bateaux appartenant à des transporteurs privés.</p> <p>.....</p> <p>.</p>	<p>L'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est abrogé.</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
<p><i>(Voir en annexe)</i></p>	<p>Article 20</p> <p>La loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables est abrogée.</p>	<p>Article 20</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

ANNEXE

Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967

LOI portant statut des navires et autres bâtiments de mer

.....
.....

Article 3

Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :

1° Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

2° Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

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

En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen :

a) Dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;

b) Dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;

c) Dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;

3° Soit appartenir pour le tout sans condition de proportion dans la répartition de la propriété à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;

4° Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

a) Ou pour la moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au 1° du présent article ;

b) Ou pour le tout, à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article.

c) Ou pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article.

Article 3-1

Indépendamment des cas prévus à l'article 3 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances dans les deux cas ci-après :

1° Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux 2°, 3°, 4° b ou 4°c de l'article 3 ci-dessus, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par les dites dispositions, ne s'étendent pas à la totalité mais à la moitié au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues aux 1° ou 2° de l'article 3 ci-dessus ;

2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 1° ou au 2° de l'article 3, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

.....
.....

Loi n° 94-576 du 12 Juillet 1994

Loi relative à l'exploitation commerciale des voies navigables

Article 1^{er}

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

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

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

Chapitre Ier : De l'organisation et de la gestion des transports publics de marchandises.

Article 2

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

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

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

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

Article 3

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

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

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

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

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

Article 4

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

Chapitre II : Des contrats de transport public de marchandises.

Article 5

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

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

Article 6

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

Ces contrats sont obligatoirement conclus dans un bureau d'affrètement aux conditions du tour de rôle. Le prix du transport de première offre et sa modification éventuelle pour la seconde offre sont déterminés par Voies navigables de France. Après deux propositions infructueuses en bourse dans une période de moins de vingt-quatre heures, le contrat peut être, à l'initiative du donneur d'ordre ou de son représentant, librement conclu.

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

Article 7

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

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

Article 8

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

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

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

Article 9

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

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

Article 10

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

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

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

Chapitre III : Du contrat de location.

Article 11

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

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

Chapitre IV : Sanctions administratives.

Article 12

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

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

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

Chapitre V : Dispositions diverses.

Article 13

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

Article 14

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

Article 15

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

Article 16

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

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

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

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

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

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