

N° 481

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

---

---

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 29 juin 2000  
Enregistré à la Présidence du Sénat le 27 septembre 2000

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du plan (1) sur le projet de loi, MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, 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, Jean-Louis Carrère, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Christian Demuynck, 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, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Bernard Piras, Jean-Pierre Plancade, Ladislav Poniatowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial, Henri Weber.

**Voir les numéros :**

**Sénat** : Première lecture : **484** (1998-1999), **190** et T.A. **65** (1999-2000).  
Deuxième lecture : **375** (1999-2000).

**Assemblée nationale** (11<sup>ème</sup> législ.) : **2124**, **2392** et T.A. **522**.

---

**Transports.**

## SOMMAIRE

Pages

<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	5
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	11
• <b>TITRE I<sup>ER</sup> - TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES</b> .....	11
• <b>CHAPITRE I<sup>ER</sup> - Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b> .....	11
• <i>Article 1<sup>er</sup></i> - <b>Suppression du monopole des courtiers interprètes et conducteurs de navires</b> .....	11
• <i>Article 2</i> - <b>Indemnisation des titulaires d'offices de courtiers interprètes et conducteurs de navire</b> .....	12
• <i>Article 3</i> - <b>Procédure d'indemnisation</b> .....	13
• <i>Article 4</i> - <b>Calcul de l'indemnisation</b> .....	14
• <i>Article 4 bis</i> - <b>Rapport d'évaluation de la situation de la profession et réévaluation des indemnités</b> .....	16
• <i>Article 5</i> - <b>Reconversion des courtiers maritimes dans les professions judiciaires et juridiques</b> .....	17
• <i>Article 5 bis</i> - <b>Imposition des indemnités versées aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b> .....	18
• <i>Article 5 ter</i> - <b>Prorogation du privilège détenu par les courtiers maritimes</b> .....	19
• <i>Article 6</i> - <b>Dispositions de coordination</b> .....	20
• <b>CHAPITRE II - Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b> .....	21
• <i>Article 7</i> - <b>Nouvelles règles de francisation des navires</b> .....	21
• <i>Article 8</i> - <b>Coordination</b> .....	21
• <b>CHAPITRE III - Dispositions diverses</b> .....	22
• <i>Article 9</i> - <b>Adaptation des règles relatives au cabotage maritime</b> .....	22
• <i>Article 10</i> - <b>Adaptation des règles relatives à l'importation de charbon</b> .....	23
• <i>Article 10 bis</i> - <b>Abrogation</b> .....	23
• <i>Article 11</i> - <b>Contrôle des brassières de sauvetage, du marquage des bateaux de plaisance et des équipements marins destinés aux navires professionnels</b> .....	24
• <i>Article 11 bis</i> - <b>Contrôle des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires</b> ..	24
• <i>Article 11 ter</i> - <b>Rapport sur l'évolution des moyens alloués au contrôle maritime</b> .....	26
• <b>TITRE II - PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN</b> .....	26
• <i>Article 12</i> - (article L.410-1 du code de l'aviation civile) - <b>Conditions générales d'aptitude à la conduite d'un aéronef</b> .....	26
• <i>Article 13</i> - (articles L.410-2 à L.410-6 ( <i>nouveaux</i> ) du code de l'aviation civile) - <b>Agrément des organismes de formation et expertise des personnels navigants</b> .....	28
• <i>Article 14</i> - <b>Abrogations</b> .....	29
• <i>Article 14 bis</i> - (article L.324-1 ( <i>nouveau</i> ) du code de l'aviation civile) <b>Prix abusivement bas en matière de transport aérien</b> .....	30
• <b>TITRE III - SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES</b> .....	31
• <i>Article 15</i> - <b>Mise en conformité des dispositions relatives aux « services occasionnels » et « services privés » de transport non urbain de personnes</b> .....	31
• <b>TITRE IV - AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b> .....	33

- **Article 16 - Contrat de transport**..... 33
- **Article 17 - Sanctions pénales** ..... 34
- **Article 18 - Missions de Voies navigables de France**..... 35
- **Articles 19 et 20 - Coordination**..... 36
- **Article 21 - Contrôle des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse** ..... 36

**TABLEAU COMPARATIF** .....  
..... **ERREUR! SIGNET NON DÉFINI.**

## EXPOSÉ GÉNÉRAL

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi dont le Sénat est saisi en deuxième lecture tend à adapter au droit communautaire un certain nombre de dispositions dans le domaine des transports : maritime, aérien et terrestre.

A cet effet, il modifie le code de commerce, le code des douanes, la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires, la loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, le code de l'aviation civile, la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (la « LOTI »), enfin le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

Le projet de loi comportait initialement vingt articles. A l'issue des travaux du Sénat et de l'Assemblée nationale en première lecture, il en comporte vingt-six.

Huit sujets, forts différents, sont abordés par le texte :

- la suppression du monopole dont bénéficient les courtiers interprètes et conducteurs de navires (articles 1<sup>er</sup> à 6 du projet de loi) ;
- la francisation des navires (articles 7 et 8) ;
- le cabotage maritime entre ports français (article 9) ;
- l'importation de charbon par voie maritime (article 10) ;
- le contrôle à bord de la sécurité et des normes européennes des navires (article 11) ;
- les aptitudes et habilitations à la conduite d'un aéronef (articles 12 à 14) ;

– le transport routier non urbain de personnes (dit de cabotage) sur le territoire national (article 15) ;

– l’affrètement de marchandises par voie navigable (articles 16 et 18 à 20).

En première lecture, outre de nombreuses améliorations rédactionnelles, la Haute Assemblée a apporté au texte les modifications suivantes :

S’agissant des professions de **courtier interprète et de conducteur de navires**, le Sénat a souhaité modifier la **procédure d’indemnisation** de la perte du privilège de courtier maritime en appliquant notamment à cette profession les mesures qu’il avait retenues en faveur des commissaires priseurs : mise en place d’une commission présidée par un magistrat et composée pour moitié de personnes qualifiées désignées par le ministre de la justice et pour moitié de représentants de la profession pour évaluer les montants d’indemnisation ; examen des recours devant la Cour d’Appel de Paris ; désignation d’une commission d’experts habilitée à réévaluer, si nécessaire, le mode de calcul et le montant de l’indemnité.

Le Sénat a aussi souhaité que les anciens courtiers maritimes puissent se reconverter dans un certain nombre de professions en bénéficiant d’un régime privilégié **en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes ou de formation professionnelle**. Il a ajouté à la liste des « professions d’accueil » prévues par le projet de loi celles de commissaires-priseurs et de commissionnaires de transport.

La Haute Assemblée a encore mis en place un **régime fiscal particulier** pour les indemnités versées aux courtiers maritimes.

Elle a ramené de douze à **six mois** le **délai** suivant le dépôt de la demande durant lequel **l’indemnité sera versée** aux courtiers.

Surtout, le Sénat a décidé de **maintenir pendant trois ans** après la promulgation de la loi le **monopole** que le projet de loi abolit tout en levant l’interdiction faite à cette profession par l’article 85 du code de commerce d’effectuer des actes de commerce pour son compte propre.

La Haute Assemblée a adopté, sans modification, les articles relatifs à la francisation des navires, au cabotage maritime entre ports français, à l’importation de charbon par voie maritime et au contrôle à bord des navires.

Concernant **l'aptitude et les habilitations à la conduite d'un aéronef**, le Sénat a notamment apporté trois modifications importantes afin :

– de **permettre au ministre de saisir le conseil médical de l'aéronautique civile** en cas de doute sur l'aptitude physique ou psychique du personnel navigant (article 13, article L.410-2 du code de l'aviation civile) ;

– de permettre aux organismes non agréés de formation d'exercer leur activité pour des **licences non professionnelles** (article 13, article L.410-3) ;

– de permettre au titulaire d'une licence délivrée dans un Etat membre de la Communauté européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen d'effectuer, en cas de doute sur l'équivalence de sa licence, des **épreuves complémentaires de confirmation** (article 13, article L.410-6).

Les articles relatifs au transport routier non urbain de personnes et à l'affrètement de marchandises par voie navigable ont ensuite été adoptés sans modification par le Sénat.

Le dispositif relatif à l'interdiction des prix trop bas en matière de transport de marchandises par voie navigable a fait l'objet d'améliorations rédactionnelles.

Concernant la définition des missions de Voies navigables en France, le Sénat a adopté un amendement du Gouvernement remplaçant les fonds de déchirage et d'assainissement des transports fluviaux de marchandises créés en 1989 par un fonds de la navigation intérieure prévu par le règlement (CE) n°718/1999 du Conseil du 29 mars 1999.

En première lecture, l'Assemblée nationale a, à son tour, apporté plusieurs modifications au texte transmis par la Haute Assemblée.

Concernant les **courtiers interprètes et conducteurs de navires**, elle a, pour l'essentiel, rétabli les dispositions du projet de loi initial sous trois réserves importantes :

– elle a admis que les anciens courtiers maritimes pourraient être **dispensés, totalement ou partiellement, de diplômes ou de formation professionnelle** pour accéder aux professions de greffiers des tribunaux de commerce, d'huissiers de justice ou de mandataires liquidateurs à la liquidation des entreprises ;

– elle a retenu le **raccourcissement** de douze à six mois du **délai** -souhaité par le Sénat- pour le **versement de l'indemnité** aux courtiers ;

– elle a surtout accepté le **principe d'une période transitoire** durant laquelle les courtiers continueront à bénéficier de leur privilège tout en pouvant accomplir les actes de commerce prohibés jusqu'à présent par l'article 85 du code de commerce.

Pour votre commission, cet acquis est important. Même si les députés ont ramené de trois ans (comme le souhaitait la Haute Assemblée) à deux ans la durée de la période transitoire, il n'en reste pas moins que les courtiers maritimes pourront bénéficier d'un délai d'adaptation plus raisonnable.

Par ailleurs, le Gouvernement a indiqué au rapporteur de l'Assemblée nationale que le **régime des plus-values nettes à long terme** qui serait applicable aux indemnités versées aux courtiers maritimes répondrait, en partie, à la préoccupation exprimée par le Sénat à l'article 5 *bis*.

En ce qui concerne le **régime du pavillon national**, l'Assemblée nationale a adopté un amendement imposant aux navires, pour être francisés, d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant leur totale sécurité et leur conformité aux règles de navigabilité en vigueur. Elle a ensuite adopté un dispositif de lutte contre les dégazages imposant aux navires, avant de quitter un port maritime, de déposer leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation appropriée, sauf s'ils disposent d'une capacité de stockage suffisante leur permettant d'attendre la prochaine escale. Enfin, elle a demandé au Gouvernement de remettre un rapport sur l'évolution des moyens alloués au contrôle maritime d'ici 2005.

En matière de **transport aérien**, l'Assemblée nationale, tout en conservant les modifications apportées au texte par le Sénat, a notamment rétabli le caractère permanent des brevets délivrés aux personnels navigants de l'aéronautique civile afin de garantir à ces personnels, qui ne détiennent souvent aucun diplôme de l'enseignement supérieur, un titre ou une qualification professionnelle définitive et mis en place un dispositif de sanction des prix abusivement bas dans le transport aérien.

En ce qui concerne le **transport par voie navigable**, elle a maintenu les amendements adoptés par le Sénat en les complétant par deux mesures : la première visant à permettre aux autorités de la navigation fluviale de connaître la nature juridique exacte des transports effectués sur les voies navigables afin d'exercer leurs contrôles ; la seconde, pour étendre les attributions consultatives de Voies navigables de France à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et à l'amélioration des conditions de travail.

Enfin, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement visant à assurer le contrôle des éléments d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen de train à grande vitesse.

En conclusion, votre commission constate que les travaux du Sénat ont débouché sur un certain nombre « d'acquis » tels que :

– la prorogation pour deux ans du monopole des courtiers maritimes pour permettre à ces professionnels de s'adapter aux règles de la concurrence ;

– la faculté pour ces officiers publics, s'ils le souhaitent, de se reconvertir dans d'autres professions juridiques sans condition de diplôme ou de formation professionnelle ;

– l'obligation pour le Gouvernement de verser l'indemnité aux courtiers dans les six mois de la demande d'indemnisation ;

– la possibilité pour le ministre chargé de l'aviation civile de saisir le conseil médical de l'aéronautique civile en cas de doute sur l'aptitude d'un membre du personnel naviguant etc...

Néanmoins, elle proposera au Sénat de tenter d'améliorer le sort des courtiers maritimes ; en effet, rappelons-le, ces professionnels bénéficient actuellement d'un monopole de présentation en douanes.

Les activités exercées dans le cadre du monopole sont rémunérées selon un barème administratif simple dans lequel la péréquation entre opérations très rentables et opérations déficitaires assure les recettes nécessaires au bon fonctionnement des charges.

La perte du monopole va se traduire, dans le climat de concurrence actuel, par une perte de chiffre d'affaires immédiate et importante, chacun des prestataires de services portuaires essayant de récupérer cette activité.

Plus grave, cette perte de chiffre d'affaires devrait plutôt porter sur les activités les plus rentables et non sur les activités déficitaires, déséquilibrant ainsi la structure financière des courtiers.

La fin du monopole entraînera donc la disparition d'un grand nombre de charges et réduira d'une manière significative l'activité et la rentabilité des offices qui parviendront à survivre.

La perte du monopole fera donc supporter aux courtiers la perte du patrimoine constitué par leur charges mais les obligera aussi à supporter, dans de nombreux cas, les frais de fermeture.

Or, il apparaît, selon certaines études, que le montant prévu par le Gouvernement pour l'indemnisation pourrait ne couvrir que les frais de fermeture.

En conséquence, il vous sera d'abord proposé de rétablir, à l'article 2 du projet de loi, le texte adopté par le Sénat en première lecture, prévoyant explicitement l'indemnisation de la suppression du monopole.

En second lieu, il vous sera proposé trois amendements à l'article 4 dont l'objet est d'améliorer le dispositif en retenant notamment pour le calcul d'évaluation des offices un mode plus équitable prenant en considération la valeur économique réelle de ceux-ci.

En troisième lieu, votre commission continue à considérer que le périmètre professionnel des commissionnaires de transport est très proche de celui des courtiers et que cette profession représenterait pour eux une possibilité intéressante de reclassement.

C'est pourquoi, il vous sera proposé un autre amendement à l'article 5.

Sur les autres dispositions du projet de loi, votre commission vous proposera d'adopter le texte dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

## **EXAMEN DES ARTICLES**

### **TITRE I<sup>ER</sup>**

#### **TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES**

#### **CHAPITRE I<sup>ER</sup>**

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

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

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

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi initial propose de supprimer le monopole des courtiers interprètes et conducteurs de navires de ces professionnels en remplaçant l'actuel article 80 du code de commerce par une nouvelle disposition aux termes de laquelle « *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* ».

En première lecture, le Sénat a estimé que cette rédaction se référait à un état de choses très largement dépassé dès lors, par exemple, que le courtage d'affrètement et la tradition des chartes-parties étaient actuellement exercés librement et que la fixation des cours du fret n'était plus pratiquée.

Il a ainsi préféré retenir une rédaction plus simple selon laquelle « *la conduite en douane des navires est effectuée par l'armateur ou son représentant* ».

L'Assemblée nationale a préféré en revenir à la rédaction initiale en estimant qu'elle avait le mérite « de clarifier l'état de droit ». Elle y a ajouté une référence explicite au « capitaine » qui est fréquemment le représentant de l'armateur.

**Dans un souci de conciliation, votre commission vous propose d'adopter cet article dans la rédaction de l'Assemblée nationale.**

## *Article 2*

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

L'article 2 du projet de loi, adopté par le Sénat, 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 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, ainsi que de la suppression du monopole qui leur était conféré dans ce domaine jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi.

Il précise, ensuite, 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.

L'Assemblée nationale a estimé que la rédaction du Sénat -et notamment sa référence au « monopole » des courtiers maritimes- impliquait l'obligation pour l'Etat de compenser la perte d'un « droit de propriété » sur les offices. Cette interprétation est peut-être discutable. Nul n'a jamais contesté que les courtiers maritimes disposaient jusqu'à présent d'un monopole dans le domaine garanti par la loi.

Cette disposition ayant une incidence sur le montant de l'indemnisation que l'Etat devra consentir en faveur de cette profession, votre commission vous proposera de rétablir la rédaction adoptée par le Sénat en première lecture.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 2 ainsi modifié.**

### *Article 3*

#### **Procédure d'indemnisation**

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

Le projet de loi initial confiait à une commission nationale la charge d'examiner les demandes d'indemnisation des titulaires d'office de courtiers interprètes et conducteurs de navires et d'évaluer le montant des indemnisations à leur verser. Cette commission était présidée par un magistrat de la Cour des comptes et un décret en Conseil d'Etat en fixait la composition et les modalités de fonctionnement.

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.

L'article 3 précise aussi 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 et pourra exiger du demandeur toute information nécessaire à son appréciation.

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.

Le Sénat a jugé plus protecteur de confier la présidence de la commission à un magistrat de l'ordre judiciaire et de prévoir que cette commission comprendrait pour moitié des représentants des courtiers maritimes et pour moitié des personnes qualifiées désignées par le ministre de la justice. En outre, il a soumis les recours formés contre les décisions de la commission à la cour d'appel de Paris alors qu'ils relevaient du conseil d'Etat selon le projet de loi initial.

Dans un souci analogue à celui exprimé à l'article précédent -éviter toute référence même indirecte (le juge judiciaire est « gardien » de la propriété privée) à un quelconque droit de propriété des courtiers maritimes-, l'Assemblée nationale a rétabli la rédaction du projet de loi initial.

**Il vous est proposé d'adopter l'article 3 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.**

#### *Article 4*

### **Calcul de l'indemnisation**

L'article 4 du projet de loi fixe les règles de calcul de la valeur des offices, celles de l'indemnité afférente à la perte du droit de présentation et prévoit, enfin, les modalités de versement de cette indemnité.

Il dispose que la valeur des offices, **limitée aux activités faisant l'objet du privilège supprimé par la présente loi**, est calculée à partir d'une **base** arrêtée 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 affectée d'un coefficient de 0,5. Le montant 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.

La « recette nette » servant au calcul de la « base » susmentionnée était initialement définie comme étant 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.

Le « solde d'exploitation », était, quant à lui, constitué par les 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.

**Le projet de loi a, d'autre part, fixé à 65 % de la valeur déterminée dans les conditions prévues par le premier paragraphe le montant de l'indemnité afférente à la perte du droit de présentation prévue à l'article 2.**

Le projet de loi dispose enfin 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.**

En première lecture, le Sénat avait retenu le mode de calcul proposé par le Gouvernement mais avait, en revanche, souhaité que l'indemnité soit versée aux courtiers dans les six mois suivant le dépôt de la demande.

L'Assemblée nationale a adopté le texte retenu par la Haute Assemblée sous réserve des deux alinéas concernant la définition de la « recette nette » et celle du « solde d'exploitation ». A l'initiative du Gouvernement, elle a, en effet, voté deux nouveaux textes présentés comme plus conformes « aux règles de la comptabilité commerciale ».

Selon ces deux nouvelles rédactions :

« La recette nette est égale au montant du chiffre d'affaires hors taxes retenu pour la calcul de l'imposition des bénéfices ».

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

A cet article, votre commission vous proposera trois amendements dont l'objectif général est d'améliorer le sort des courtiers maritimes.

Selon les études qui ont été portées à la connaissance de votre commission, la valeur réelle des offices des courtiers doit être estimée à un niveau bien supérieur à celui qui résulte de l'application de l'article 4 tel que transmis par l'Assemblée nationale.

En se fondant sur le double critère du rendement des offices et du prix moyen des transactions réalisées sur la période 1992/1996 (1996 étant l'année au cours de laquelle la disparition du monopole des courtiers a été officiellement annoncée), il apparaît que la valeur réelle des offices correspondrait soit au bénéfice annuel multiplié par six, soit au chiffre d'affaires annuel toutes taxes comprises multiplié par un coefficient de 2,25.

Le second amendement présenté par votre commission à l'article 4 (le premier amendement tirant la conséquence du troisième amendement) prend en compte cette analyse.

En effet, les courtiers maritimes ont fait valoir l'extrême difficulté qu'ils rencontreraient pour calculer la part du chiffre d'affaires correspondant aux activités

faisant l'objet du privilège dans le chiffre d'affaires global des offices sur la période 1992-1996.

Il vous sera donc proposé de supprimer le quatrième alinéa de l'article 4, étant observé qu'en prévoyant l'indemnisation à hauteur de 65 % de la valeur estimée des offices, le paragraphe 2 de l'article 4, adopté dans les mêmes termes en première lecture par les deux assemblées, applique un pourcentage sensiblement comparable à celui que l'activité jusqu'à présent sous monopole des offices représente dans l'activité globale, même si les situations individuelles peuvent être assez différenciées.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.**

*Article 4 bis*

**Rapport d'évaluation de la situation de la profession  
et réévaluation des indemnités**

Après l'article 4, le Sénat a adopté un article additionnel qui confie à un « expert indépendant », désigné par la commission nationale prévue par l'article 2 du projet de loi, le soin d'établir dans un délai de quatre mois suivant la fin du monopole des courtiers maritimes un rapport sur la situation économique de la profession. Cet expert pourra réévaluer le mode de calcul et le montant de l'indemnité prévus par la loi.

L'Assemblée nationale a jugé le délai de quatre mois trop court pour évaluer la situation économique nouvelle née de la disparition d'un monopole et refusé qu'un expert indépendant puisse remettre en cause un régime d'évaluation de l'indemnité voté par le Parlement.

Elle a donc supprimé l'article 4 *bis*.

Votre commission ne vous proposera pas de rétablir cet article.

*Article 5*

**Reconversion des courtiers maritimes  
dans les professions judiciaires et juridiques**

L'article 5 du projet de loi dispose 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 effectuée au plus tard dans les trois ans suivant la date de publication du décret précité.

En première lecture, le Sénat a souhaité ajouter à la liste des professions accessibles aux anciens courtiers maritimes celle de commissionnaire de transport et celle de commissaires-priseurs. Sur ce dernier point, il avait relevé que les courtiers maritimes effectuent d'ores et déjà des ventes de navires selon des procédures proches de celles qui prévalent dans les tribunaux de commerce, les greffiers de ces juridictions disposant déjà du droit d'accès à la profession de commissaires-priseurs.

Le Sénat a, par ailleurs, proposé de faire bénéficier les courtiers maritimes de la possibilité d'être dispensés totalement ou partiellement de diplômes et de formation professionnelle.

L'Assemblée nationale n'a pas souhaité compléter la liste des professions accessibles aux anciens courtiers maritimes en faisant valoir que les deux professions visées par la Haute Assemblée étaient « en cours de réorganisation » et qu'il convenait d'éviter d'ajouter un facteur de déstabilisation extérieur supplémentaire. En revanche, elle a retenu l'amélioration adoptée par le Sénat sur la dispense totale ou partielle de diplômes et de formation professionnelle.

Considérant néanmoins que le périmètre professionnel des commissionnaires de transport est très proche de celui des courtiers maritimes et que cette possibilité de reclassement pourra constituer dans de nombreux cas une solution satisfaisante, votre commission vous proposera de rétablir l'accès des courtiers maritimes à la profession de commissionnaire de transport.

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

**Il vous est proposé d'adopter l'article 5 ainsi modifié.**

*Article 5 bis*

**Imposition des indemnités versées aux courtiers interprètes et conducteurs de navires**

Après l'article 5, la Haute Assemblée a adopté en première lecture un dispositif additionnel transposant le traitement fiscal particulier souhaité par le Sénat en faveur des commissaires-priseurs.

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

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

Le texte adopté par le Sénat 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.

En première lecture, l'Assemblée nationale a supprimé l'article 5 *bis* en s'appuyant sur des indications du Gouvernement qui a fait valoir que le régime fiscal des plus-values nettes à long terme -normalement applicable à l'imposition de l'indemnité des courtiers maritimes- réduisait l'intérêt des mesures souhaitées par le Sénat pour faire échapper à l'impôt la part de l'indemnité affectée au remboursement de la dette contractée pour l'acquisition de l'office.

S'agissant du report d'imposition souhaité par la Haute Assemblée, lorsque l'indemnisation est réaffectée dans une activité de reconversion, les députés ont fait valoir que cette mesure fiscale pourrait être considérée par la Commission européenne comme

une « aide sectorielle de l'Etat » et pourrait, par ailleurs, être source de détournements fiscaux. Les députés ont aussi souligné que la disposition visée aurait un coût budgétaire important.

**Votre commission a décidé de ne pas rétablir l'article 5 bis.**

*Article 5 ter*

**Prorogation du privilège détenu par les courtiers maritimes**

Cet article additionnel -adopté par le Sénat en première lecture à l'initiative de Mme Anne Heinis- propose de maintenir pendant trois ans après la promulgation de la loi la monopole dont bénéficient les courtiers interprètes et conducteurs de navires, ceux-ci étant autorisés pendant ce temps à réaliser des opérations de commerce pour leur propre compte.

Notre collègue a rappelé que les courtiers maritimes sont mal armés pour résister à la concurrence car ils ne peuvent faire des opérations de commerce pour leur compte (article 85 du code de commerce).

Lors de la discussion publique, le Gouvernement a admis l'intérêt de prévoir une période transitoire, mais a souhaité la ramener à six mois en faisant valoir « *qu'une période transitoire trop longue ne serait conforme ni à nos engagements avec la profession, ni aux engagements de la France au plan communautaire* ».

L'Assemblée nationale a considéré, pour sa part, que la période transitoire de six mois serait beaucoup trop brève pour permettre aux courtiers maritimes de se constituer une clientèle à partir d'une offre commerciale nouvelle. Elle a donc adopté un texte fixant la période transitoire à deux ans.

**Votre commission se félicite de ce point de convergence et vous propose d'adopter cet article sans modification.**

### *Article 6*

#### **Dispositions de coordination**

L'article 6 supprime un certain nombre de dispositions législatives qui faisaient référence aux « courtiers interprètes et conducteurs de navire ».

Le texte adopté par le Sénat en première lecture reprenait le texte proposé par le Gouvernement. L'Assemblée nationale a retenu une rédaction améliorée qui prend en compte le fait que certains articles du code de commerce -dans leur totalité- n'ont plus d'objet.

**Il vous est proposé d'adopter l'article 6 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.**

## 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, adopté sans modification par le Sénat, 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 Européen. Il rend ainsi nos règles de francisation des navires conformes avec les dispositions du Traité de Rome sur la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et l'égalité de traitement.

Outre quelques modifications de forme, l'Assemblée nationale a ajouté aux obligations requises pour la francisation des navires le fait d'avoir « satisfait aux visites de contrôle confirmant leur totale sécurité et leur conformité aux règles de navigabilité en vigueur ». Sur ce point, notons que le Gouvernement s'en est remis à la sagesse des députés quant à l'opportunité d'insérer une disposition de cette nature dans le code des douanes.

<p><b>Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.</b></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.

Par voie de conséquence, l'Assemblée nationale y a apporté les mêmes modifications qu'à l'article précédent.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.**

### CHAPITRE III

#### **Dispositions diverses**

##### *Article 9*

#### **Adaptation des règles relatives au cabotage maritime**

Adopté sans modification par le Sénat, 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 devrait mettre un terme à des contentieux susceptibles d'entraîner la condamnation de la France pour manquement à ses obligations.

L'Assemblée nationale a apporté au texte deux améliorations d'ordre rédactionnel. Il vous est proposé d'adopter conforme l'article 9.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.**

*Article 10*

**Adaptation des règles relatives à l'importation de charbon**

Adopté sans modification par le Sénat, 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.

L'Assemblée nationale a également adopté l'article 10 sans modification.

*Article 10 bis*

**Abrogation**

Introduit par le Sénat à l'initiative du Gouvernement, cet article tire les conséquences des dispositions du règlement (CEE) n° 4055/86 du conseil du 22 décembre 1986 précité, en abrogeant le décret-loi du 30 septembre 1935 sur la protection des transports maritimes français qui réservait aux navires français le transport des cargaisons à destination des services publics et des entreprises concessionnaires ou subventionnées ainsi que l'expédition de leurs cargaisons et le transport des passagers voyageant à leur compte.

L'Assemblée nationale l'a adopté sans modification.

*Article 11*

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

Sur le sujet évoqué par son intitulé, l'article 11 du projet de loi, adopté sans modification par le Sénat, tire les conséquences d'un certain nombre de directives européennes 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.

L'Assemblée nationale l'a adopté en l'état.

*Article 11 bis*

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

Après l'article 11, l'Assemblée nationale a adopté, après avis favorable du Gouvernement, un article additionnel insérant dans le code des ports maritimes des mesures visant à contrôler les déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires faisant escale dans un port maritime français.

Les nouveaux articles L.325-1 et L.325-2, s'insérant dans un nouveau chapitre V intitulé « *Des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons* », seraient ainsi libellés :

« *Art. L.325-1.* - Les capitaines de navire faisant escale dans un port maritime sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes.

« Les officiers de port peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

« Toutefois, s'il s'avère que le navire dispose d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt, il peut être autorisé à prendre la mer.

« Le présent article s'applique à tous les navires, y compris les navires armés à la pêche ou à la plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception des navires de guerre ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.

« On entend par :

« – « déchets d'exploitation des navires » : tous les déchets et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire, ainsi que les déchets liés à la cargaison ;

« – « résidus de cargaison » : les restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantité déversés lors du chargement ou déchargement.

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

« *Art. L.325-2.* - Lorsqu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L.325-1, son armateur et son capitaine sont passibles d'une amende calculée comme suit :

« – pour les bâtiments d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 600 à 2.000 euros ;

« – pour les bâtiments d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 2.000 à 4.000 euros ;

« – pour les bâtiments d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 100 mètres : 4.000 à 20.000 euros ».

Le texte adopté par l'Assemblée nationale ajoute que les dispositions prévues aux articles L.325-1 et L.325-2 du code des ports maritimes entreront en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la publication du décret en Conseil d'Etat prévu audit article L.325-1.

**Il vous est proposé d'adopter cet article sans modification.**

*Article 11 ter*

**Rapport sur l'évolution des moyens alloués au contrôle maritime**

Après l'article 11, l'Assemblée nationale a adopté un second article additionnel dont l'objet est de demander au Gouvernement de déposer sur le bureau des assemblées un rapport décrivant l'évolution des moyens consacrés au contrôle maritime d'ici à 2005.

**Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.**

TITRE II

**PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE ET FORMATION  
DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN**

*Article 12*

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

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

L'article 12, adopté par le Sénat en première lecture dans une rédaction améliorée, propose de remplacer l'actuel article L.410-1 du code de l'aviation civile par un nouveau dispositif qui prévoit l'obligation pour les personnels d'être titulaires des **qualifications associées au titre aéronautique** ainsi que de **l'aptitude médicale** correspondante. Il énonce aussi 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 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.

Enfin, le nouvel article L.410-1 du code de l'aviation civile précise que certains types d'aéronefs non motorisés pourront être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par arrêté.

En première lecture, l'Assemblée nationale a souhaité rétablir le caractère permanent des brevets délivrés aux personnels navigants de l'aéronautique civile, en faisant valoir qu'il était indispensable pour garantir à ces personnels, qui ne détiennent souvent aucun diplôme de l'enseignement supérieur, un titre ou une qualification professionnelle définitive permettant d'assurer, dans des conditions de sécurité juridique satisfaisantes, leur reclassement dans un emploi au sol lorsque leurs aptitudes physiques ne leur permettent plus d'exercer un métier de personnel navigant.

Le Gouvernement avait considéré, dans son projet initial, que l'application des règles communes Joint Aviation Requirements-Flight Crew Licensing (JAR-FCL) nécessitait d'abolir la distinction, parmi les titres aéronautiques des personnels navigants, entre le brevet et la licence : Le premier étant un titre définitivement acquis par son titulaire, attestant de son acquisition des connaissances générales et des pratiques requises et ouvrant droit à son inscription sur le registre du personnel navigant ; le second étant soumis à un renouvellement périodique après vérification des aptitudes, notamment médicales, requises pour exercer la profession.

Pourtant, il a émis un avis favorable à cette modification très attendue par les personnels navigants.

Par ailleurs, les députés ont entendu préciser explicitement que les habilitations étaient données par la loi au ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, de la défense, pour déterminer les conditions d'attribution des titres aéronautiques et qualifications et au ministre chargé de l'aviation civile seul pour le pilotage de certains aéronefs sans titre aéronautique.

**Votre commission vous proposera de retenir cette rédaction.**

*Article 13*

(articles L.410-2 à L.410-6 (*nouveaux*) du code de l'aviation civile)

**Agrément des organismes de formation et expertise  
des personnels navigants**

L'article 14 du projet de loi a créé cinq additionnels dans le code de l'aviation civile afin de donner une base légale à l'activité des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs et aux organismes de formation aéronautique, déterminer les conditions de leur agrément par l'autorité administrative et préciser le cadre juridique des certificats d'aptitude médicale.

Le nouvel article L.410-2 du code de l'aviation civile habilite les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs à délivrer, après examen, les certificats médicaux d'aptitude.

**En première lecture, le Sénat a souhaité permettre au ministre, en plus de l'intéressé et de l'employeur, de saisir le conseil médical de l'aéronautique civile prévu par le chapitre IV du titre II du livre IV du code, d'un recours contre les décisions d'aptitude médicale prises par les centres ou les médecins.**

Le nouvel article L.410-3 du code de l'aviation civile confie à l'autorité administrative le soin d'agréeer les organismes, ou les personnes physiques le cas échéant, dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques ou les qualifications requises. Les conditions de délivrance de cet agrément sont renvoyées à un arrêté qui devra définir l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières et les programmes de formation exigés de ces organismes et personnes. Enfin, le texte de l'article impose l'homologation des entraîneurs synthétiques de vol.

**A l'initiative de notre collègue Gérard Le Cam, le Sénat a renforcé la contrôle de la formation des pilotes non professionnels en leur imposant de déclarer leur activité et en autorisant expressément l'autorité administrative à ne pas les agréer.**

Le nouvel article L.410-4 du code de l'aviation civile, adopté par le Sénat dans une rédaction améliorée, permet aux examinateurs faisant passer les épreuves d'aptitude et contrôlant les compétences du personnel navigant de procéder également au renouvellement des qualifications sous réserve d'y être habilités par l'autorité administrative.

Le nouvel article L.410-5 du code de l'aviation civile, adopté par le Sénat dans une rédaction améliorée, détermine les cas où l'agrément et l'habilitation prévus aux articles L.4102 à L.410-4 peuvent être retirés.

Le nouvel article L.410-6 du code de l'aviation civile a été créé par un amendement proposé par notre commission afin d'insérer dans un article additionnel le dernier alinéa de l'article L.410-5 qui vise à établir le principe d'équivalence entre les certificats médicaux, formations, épreuves d'aptitude, contrôles de compétence et homologations d'entraîneurs synthétiques de vols entre mes Etats-membres de la Communauté européenne ou parties à l'accord sur l'espace économique européen.

Toujours à l'initiative de notre collègue **Le Cam, le Sénat a, par ailleurs, ouvert la possibilité de faire passer des épreuves complémentaires en cas de doute sur l'équivalence des conditions.**

L'Assemblée nationale a retenu le texte souhaité par la Haute Assemblée, sous réserve d'une disposition de conséquence précisant que les dispositions de l'article L.410-2 du code de l'aviation civile s'appliquent aux licences relevant de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile et de neuf amendements de coordination prévoyant que l'autorité compétente visée à l'article 13 est le ministre chargé de l'aviation civile.

**Votre commission vous propose d'adopter conforme cet article 13.**

#### *Article 14*

#### **Abrogations**

Adopté sans modification par le Sénat, puis par l'Assemblée nationale, l'article 14 abroge, par coordination, les articles L.421-6 et L.421-7 du code de l'aviation civile qui organisaient la délivrance des brevets sanctionnant un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques et les licences sanctionnant l'aptitude à être membre du personnel navigant pour la période limitée de leur validité.

*Article 14 bis*

(article L.324-1 (*nouveau*) du code de l'aviation civile)

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

Après l'article 14, les députés ont adopté, avec l'accord du Gouvernement, un article additionnel qui transpose au transport aérien l'interdiction des prix abusivement bas prévue déjà dans le secteur du transport routier de marchandises et que l'article 17 du présent projet de loi applique au secteur de la navigation fluviale.

A cet effet, ils ont inséré, après le chapitre III du titre II du livre III du code de l'aviation civile, un nouveau chapitre IV intitulé : « Prix abusivement bas en matière de transport aérien ».

Le nouvel article L.324-1 proposé punit d'une amende de 100.000 francs le fait pour tout transporteur aérien, ou tout prestataire de services de transport aérien, y compris les auxiliaires de transport, de ne pas s'être conformé à une décision administrative visant à interdire de nouvelles baisses des tarifs des services aériens intra-communautaires, prise en application de l'article 6 du règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens.

Les personnes morales pourront être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au présent article. La peine encourue par les personnes morales 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 alinéas), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> 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 transporteur aérien, le prestataire de services de transport aérien ou l'auxiliaire de transport évincé en raison d'un prix abusivement bas, les organisations professionnelles de transporteurs ou prestataires de services de transport par voie aérienne, d'auxiliaires de transport ou de loueurs d'aéronefs avec équipage, représentatives au niveau nationale pourront se porter partie civile.

Le texte adopté précise enfin que l'action sera prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat.

**Votre commission vous propose d'adopter sans modification l'article 14 bis.**

### TITRE III

## SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES

### *Article 15*

#### **Mise en conformité des dispositions relatives aux « services occasionnels » et « services privés » de transport non urbain de personnes**

Afin de rendre notre législation conforme au 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, dont l'objet est de libéraliser le cabotage de voyageurs (le transport urbain et suburbain de voyageurs n'est pas concerné), l'article 15 du projet de loi, adopté sans modification par le Sénat, propose plusieurs mesures :

– la suppression de la déclaration des « services privés » (ou « services réguliers spécialisés » dans la terminologie européenne) auprès du préfet (5<sup>e</sup> alinéa de l'article 29 de la LOTI).

Au sens du règlement communautaire, les services privés sont ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs, selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services privés comprennent notamment :

- a) le transport « domicile-travail » des travailleurs ;
- b) le transport « domicile-établissement d'enseignement » des scolaires et étudiants ;
- c) le transport « domicile-lieu de casernement » des militaires et de leurs familles) ;

– la suppression de l’autorisation préfectorale des « services occasionnels » (dernier alinéa de l’article 29 de la LOTI).

Rappelons qu’au sens du règlement communautaire, les services occasionnels sont ceux qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, y compris les services spécialisés, et qui sont notamment caractérisés par le fait qu’ils transportent des groupes constitués à l’initiative d’un donneur d’ordre ou du transporteur lui-même. Ces services ne perdent pas le caractère de services occasionnels par le fait qu’ils sont effectués avec une certaine fréquence) ;

– l’alignement du régime des « services privés » et des « services occasionnels » organisés en Ile-de-France sur le droit commun.

Afin d’éviter les distorsions de concurrence dont est souvent victime la profession des taxis, l’Assemblée nationale a maintenu, avec l’accord du Gouvernement, l’autorisation préfectorale pour les transports occasionnels de voyageurs assurés par les véhicules de moins de dix places.

En séance, le Gouvernement a estimé que le règlement communautaire ne concernait, en fait, que les services assurés par les autocars et que rien ne s’opposait au maintien de l’autorisation pour les transports de ce type.

**Votre commission ne peut que partager le souci exprimé par l’Assemblée nationale. Aussi vous proposera-t-elle d’adopter conforme l’article 15.**

## 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, adopté sans modification par le Sénat, 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 et dont l'objet est de « libéraliser » le régime d'affrètement en matière de transport de marchandises par voie navigable.

Ce dispositif 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 propose l'abrogation.

Ces nouveaux textes mettent en œuvre les prescriptions de 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.

Rappelons que les dix nouveaux articles sont :

– l'article 189 : principe de libre conclusion des contrats et de libre négociation des prix ;

– l'article 189-1 : types de contrats ;

– l'article 189-2 : contrat à temps ;

– l'article 189-3 : contrat au tonnage ;

– l'article 189-4 : contrats de voyages ;

– l'article 189-5 : contrat de sous-traitance ;

– l'article 189-6 : contenu du contrat de transport public de marchandises par voie navigable ;

– l'article 189-7 : contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage ;

– l'article 189-8 : contrats types ;

– l'article 189-9 : inscription sur un fichier des bateaux de navigation intérieure.

L'Assemblée nationale a ajouté un nouvel article 189-10, qui tend à permettre aux autorités de la navigation fluviale de connaître la nature juridique exacte des transports effectués sur les voies navigables afin d'exercer leurs contrôles. Le projet de loi conduisant à rendre complètement libre le transport fluvial pour compte propre, un bateau pourrait, en effet, être utilisé indifféremment en transport pour « compte propre » ou en transport « pour compte d'autrui », qui est considéré comme un transport public.

Il convenait donc de clarifier la situation des transports.

Le texte proposé précise donc que les personnes qui effectuent un transport de marchandises par voie navigable présentent à toute réquisition des agents chargés du contrôle un document leur permettant de déterminer la nature juridique du transport effectué.

**Il vous est proposé d'adopter sans modification l'article 16.**

### *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<sup>er</sup> février 1995).

A cet article, le Sénat a adopté en première lecture une amélioration rédactionnelle.

L'Assemblée nationale a adopté conforme l'article 17.

### *Article 18*

#### **Missions de Voies navigables de France**

L'article 18 du projet de loi, adopté par le Sénat sans modification, porte sur l'article 41 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, qui traite des missions de Voies navigables de France (VNF) afin de tirer la conséquence de la libéralisation du transport fluvial et, en particulier, de la disparition des bureaux d'affrètement.

L'Assemblée nationale a complété la définition de la mission de VNF en précisant que l'établissement pourra présenter des propositions sur la réglementation applicable à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et sur l'amélioration des conditions de travail.

On ne peut que souscrire à cette nouvelle disposition.

**Il vous sera proposé d'adopter l'article 18 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.**

*Articles 19 et 20*

**Coordination**

Ces articles de coordination ont été adoptés sans modification par le Sénat, puis par l'Assemblée nationale.

*Article 21*

**Contrôle des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse**

Après l'article 20, l'Assemblée nationale a adopté un article additionnel dont l'objet est un peu technique. En effet, il s'agit de permettre l'application de l'article 13 paragraphe 5 de la directive n° 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse qui définit des exigences essentielles pour l'ensemble de la Communauté européenne aux fins d'établir un système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Ce paragraphe 5 précise que :

– tout constat par un Etat-membre de l'établissement induit de la déclaration « CE » de conformité entraîne pour le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté, l'obligation de remettre le « constituant d'interopérabilité » (matériel et logiciels) en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet Etat-membre ;

– dans le cas où la non-conformité persiste, l'Etat-membre doit prendre toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 12.

L'article L.215-18 du code de la consommation organisant le contrôle en France du marquage communautaire de conformité n'autorise ce contrôle que pour les « *marchandises soumises à une obligation communautaire de marquage CE dépourvues de ce marquage* » et les « *marchandises qui, bien que portant marquage CE, sont*

*cependant manifestement non conformes à la réglementation du marquage qui leur est applicable ».*

Les « constituants d'interopérabilité » ne faisant l'objet d'aucun marquage de conformité mais d'une simple « déclaration CE de conformité » ou « d'aptitude à l'emploi », l'article L.215-18 du code de la consommation ne constitue pas une base légale suffisante pour les contrôles.

Le texte adopté complète donc l'article L.215-18 du code pour couvrir le cas où une marchandise munie d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi ne serait pas conforme aux exigences essentielles prévues par la réglementation concernant cette déclaration.

**Il vous est proposé d'adopter l'article 21 sans modification.**

\*

\*

\*

**Sous le bénéfice de ces observations et compte tenu des amendements qu'elle présente, votre commission vous propose d'adopter le présent projet de loi.**

## I. TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p align="center">—</p> <p align="center"><b>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</b></p>	<p align="center">—</p> <p align="center"><b>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</b></p>	<p align="center">—</p> <p align="center"><b>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</b></p>	<p align="center">—</p> <p align="center"><b>Projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports</b></p>
<p align="center">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p align="center"><b>TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES</b></p>	<p align="center">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p align="center"><b>TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES</b></p>	<p align="center">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p align="center"><b>TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES</b></p>	<p align="center">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p align="center"><b>TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES</b></p>
<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup></p> <p align="center"><b>Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b></p>	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup></p> <p align="center"><b>Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b></p>	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup></p> <p align="center"><b>Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b></p>	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup></p> <p align="center"><b>Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires</b></p>
<p align="center">Article 1<sup>er</sup></p>	<p align="center">Article 1<sup>er</sup></p>	<p align="center">Article 1<sup>er</sup></p>	<p align="center">Article 1<sup>er</sup></p>
<p>L'article 80 du code de commerce est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>L'article 80 du code de commerce est ainsi rédigé :</p>	<p>I. - L'article 80 du code de commerce est abrogé.</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>« <i>Art. 80.</i> - 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>« <i>Art. 80.</i> - La conduite en douane des navires est effectuée par l'armateur ou son représentant.</p>	<p align="center"><b>Alinéa supprimé</b></p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Les titulaires d'office de courtiers interprètes et conducteurs de navires sont indemnisés du fait de la perte du droit qui leur a été reconnu à l'article 91 de la loi du 28 avril 1816 sur les finances de présenter un successeur à l'agrément du ministre chargé de la marine marchande.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Les titulaires...</p> <p style="text-align: center;">...marchande et de la suppression du monopole qui leur était conféré dans ce domaine jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p>II.- Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine.</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Les titulaires...</p> <p style="text-align: center;">...marchande.</p> <p>Lorsqu'ils... ... à l'article 1<sup>er</sup>, les courtiers...</p> <p>... commerçant.</p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Les titulaires...</p> <p style="text-align: center;">...marchande et de la suppression du monopole qui leur était conféré dans ce domaine jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
Article 3	Article 3	Article 3	Article 3

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>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.</p>	<p>—</p> <p>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 navires 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.</p>	<p>—</p> <p>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.</p>	<p>—</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>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.</p>	<p>La commission...</p> <p>... recours devant la cour d'appel de Paris.</p>	<p>La commission...</p> <p>... recours de pleine juridiction devant le Conseil d'Etat.</p>	<p>Article 4</p>
<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>I. - La valeur des offices, <i>limitée aux activités faisant l'objet du privilège supprimé par la présente loi</i>, est calculée :</p>	<p>I. - (<i>Sans modification</i>)</p>	<p>I. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>I. - La valeur des offices est calculée :</p>
<p>- en prenant pour base la somme de la recette <i>nette moyenne</i> au cours des exercices 1992 à 1996 et de trois fois le solde moyen d'exploitation <i>de l'office</i> au cours des mêmes exercices ;</p>		<p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>- en prenant pour base la somme de 2,25 fois la recette <i>annuelle encaissée par l'office</i> au cours des exercices 1992 à 1996 et six fois le solde moyen d'exploitation au cours des mêmes exercices ;</p>
<p>- en affectant cette somme d'un coefficient de 0,5 pour lesdits offices ;</p>		<p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p>- 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.</p>		<p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>
<p>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.</p>		<p>La recette nette est égale au montant du chiffre d'affaires hors taxes retenu pour le calcul de l'imposition des bénéfiques.</p>	<p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>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 bénéfices en application des articles 36 à 39 du code général des impôts.</p>		<p>—</p> <p>Le solde d'exploitation est égal au résultat d'exploitation majoré des dotations aux amortissements et provisions et des autres charges et diminué des reprises sur amortissements et provisions, des subventions d'exploitation et des autres produits.</p>	<p>—</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>Les données utilisées sont celles qui figurent sur la déclaration fiscale annuelle et dans la comptabilité de l'office.</p>		<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>II. - Le montant de l'indemnité afférente à la perte du droit de présentation est fixé à 65 % de la valeur déterminée au I.</p>	<p>II. - (Sans modification)</p>	<p>II. - (Sans modification)</p>	<p>II. - (Sans modification)</p>
<p>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.</p>	<p>III. - Cette indemnité ... ... dans les six mois suivant le dépôt de la demande.</p>	<p>III. - (Sans modification)</p>	<p>III. - (Sans modification)</p>
<p>Article 4 bis (nouveau)</p>		<p>Article 4 bis</p>	<p>Article 4 bis</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	---	---	---
Article 5	Article 5	Article 5	Article 5
<p>Les conditions dans lesquelles les courtiers interprètes et conducteurs de navires peuvent, sur leur demande, accéder aux professions de greffier de tribunal de commerce, d'huissier de justice ou de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Leur demande doit être présentée au plus tard dans les trois ans suivant la date de publication du décret susmentionné.</p>	<p>Dans un délai de quatre mois après l'expiration du délai prévu à l'article 5 <i>ter</i>, un expert indépendant et désigné par la commission nationale évalue, dans un rapport, la situation économique de la profession de courtier maritime et réévalue, si cela s'avère nécessaire, le mode de calcul et le montant de l'indemnité qui sont prévus pour cette profession dans la présente loi.</p> <p>Les conditions...</p> <p>... justice, de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, de commissaire-preneur, notamment en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes et de formation professionnelle, sont fixées par décret en Conseil... ... susmentionné.</p>	<p><b>Supprimé</b></p> <p>Les conditions...</p> <p>... justice ou de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, notamment...</p> <p>... susmentionné.</p>	<p><b>Suppression maintenue</b></p> <p>Les conditions...</p> <p>...professions <i>de</i> <i>commissionnaires de</i> <i>transport</i>, de greffier...</p> <p>... susmentionné.</p>
	Article 5 <i>bis</i> (nouveau)	Article 5 <i>bis</i>	Article 5 <i>bis</i>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
—	<p>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 <i>quindecies</i> du code général des impôts, sous réserve des dispositions des II et III ci-dessous.</p> <p>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.</p> <p>III. - 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.</p> <p>IV. - 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.</p> <p>Article 5 <i>ter</i> (nouveau)</p>	<p>—</p> <p><b>Supprimé</b></p> <p>Article 5 <i>ter</i></p>	<p>—</p> <p><b>Suppression maintenue</b></p> <p>Article 5 <i>ter</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	---	---	---
	Pendant un délai de trois ans suivant la promulgation de la présente loi, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conserveront le privilège institué par l'article 80 du code de commerce dans sa rédaction antérieure à la présente loi, en étant cependant libérés des contraintes prévues par l'article 85 du même code.	Pendant un délai de deux ans...  ... antérieure à son abrogation par la présente...  ... même code avant son abrogation par la présente loi.	<i>(Sans modification)</i>
Article 6	Article 6	Article 6	Article 6
Sont supprimés :	<i>(Sans modification)</i>	Les articles 81, 84, 85, 87, 88 et 90 du code de commerce sont abrogés.	<i>(Sans modification)</i>
- à l'article 77 du code de commerce, les mots : « Des courtiers interprètes et conducteurs de navires » ;		<b>Alinéa supprimé</b>	
- à l'article 81 du même code, les mots : « et de courtier interprète et conducteur de navires » ;		<b>Alinéa supprimé</b>	
- à l'article 82 du même code, les mots : « ou de courtiers conducteurs de navires, désignés aux articles 78 et 80 » ;		<b>Alinéa supprimé</b>	
- à l'article 84 du même code, les mots : « et les courtiers interprètes conducteurs de navires ».		<b>Alinéa supprimé</b>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>A l'article 81 du même code, après les mots : « d'agent de change », la virgule est remplacée par le mot : « et ».</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p>	<p>—</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 de Bourses de commerce, de la loi du 28 avril 1816 sur les finances, de l'ordonnance du 3 juillet 1816 réglant le mode de transmission des fonctions d'agent de change et de courtier de commerce en cas de démission ou de décès, de l'ordonnance du 14 novembre 1835 relative aux droits de courtage maritime, de la loi du 25 juin 1841 portant fixation d'un budget de l'exercice de 1842, de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, de la loi n° 51-1082 du 10 septembre 1951 supprimant le cautionnement des courtiers maritimes et de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution sont abrogées en tant qu'elles concernent les courtiers interprètes et conducteurs de navires.</p>		<p>Les dispositions de l'ordonnance...</p> <p>... de navires.</p>	
<p>CHAPITRE II</p> <p><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p>	<p>CHAPITRE II</p> <p><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p>	<p>CHAPITRE II</p> <p><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p>	<p>CHAPITRE II</p> <p><b>Dispositions relatives à la francisation des navires</b></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
Article 7	Article 7	Article 7	Article 7
I. - L'article 219 du code des douanes est ainsi rédigé :	<i>(Sans modification)</i>	I. - <i>(Alinéa sans modification)</i>	<i>(Sans modification)</i>
« Art. 219. - I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :		« Art. 219. - I. - Pour être francisé, en sus d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant sa totale sécurité et sa conformité aux règles de navigabilité en vigueur, un navire armé... ...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 ;		« 1° <i>(Sans modification)</i>	
« 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 ;		« 2° <i>(Sans modification)</i>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p> <p>« Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p> <p>« D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p> <p>« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ;</p> <p>« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p> <p>« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« 3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>« 3° (<i>Sans modification</i>)</p>	<p>—</p>
<p>« A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ;</p>			
<p>« B. - Lorsqu'un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et le cas échéant la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>			

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</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. - Lorsqu'il ...</p> <p>...qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement...</p> <p>...français. »</p>	
<p>II. - Après l'article 219 du code des douanes, il est inséré un article 219 <i>bis</i> ainsi rédigé :</p>		<p>II.- (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	
<p>« Art. 219 bis. - I. - Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :</p>		<p>« Art. 219 bis. - I. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	
<p>« 1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;</p>		<p>« 1° (<i>Sans modification</i>)</p>	
<p>« 2° A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne 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. - (<i>Sans modification</i>)</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;</p>	—	<p>—</p> <p>« B. - (<i>Sans modification</i>)</p>	—
<p>« Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;</p>			
<p>« C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p>		<p>« C. - (<i>Sans modification</i>)</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. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>« a) (<i>Sans modification</i>)</p>	<p>—</p>
<p>« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p>		<p>« b) (<i>Sans modification</i>)</p>	
<p>« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.</p>		<p>« c) Ou pour ... ...de la Communauté européenne remplissant ...</p>	
<p>« 3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :</p>		<p>... au B ;</p>	
<p>« A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions, ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;</p>		<p>« 3° (<i>Sans modification</i>)</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« B. - Lorsqu'un navire a été affrété coque nue, en vue d'être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p> <p>« II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p> <p>« III. - Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.</p> <p>« Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. »</p>	<p>—</p> <p>Article 8</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>	<p>—</p> <p>« II.- <i>(Sans modification)</i></p> <p>« III.- <i>(Sans modification)</i></p> <p>Article 8</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>—</p> <p>Article 8</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Article 8</p> <p>Les articles 3 et 3-1 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer sont remplacés par un article 3 ainsi rédigé :</p>			

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« Art 3. - Les règles de francisation des navires sont fixées par les articles 219 et 219 <i>bis</i> du code des douanes, ci-après reproduits :</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>« Art 3. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>—</p>
<p>« « Art. 219. - I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :</p>		<p>« « Art. 219. - I. - Pour être francisé, en sus d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant sa totale sécurité et sa conformité aux règles de navigabilité en vigueur, un navire armé... ...suivantes :</p>	
<p>« « 1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.</p>		<p>« « 1° (<i>Sans modification</i>)</p>	
<p>« « 2° A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;</p>		<p>« « 2° (<i>Sans modification</i>)</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« « B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p> <p>« « Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« « C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat mem-bre de la Communauté euro-péenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace écono-mique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p> <p>« « D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acqui-sition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p> <p>« « a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique euro-péen remplissant les condi-tions prévues au A ;</p> <p>« « b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p> <p>« « c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique euro-péen remplissant les condi-tions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.</p>	—	—	—

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« « 3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :</p> <p>« « A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ;</p> <p>« « B. - Lorsqu'un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et le cas échéant la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>	—	<p>—</p> <p>« « 3° (<i>Sans modification</i>)</p>	—

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</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. - Lorsqu'il ...</p> <p>... 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>« « Art. 219 bis. - I. - Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :</p>		<p>« « Art. 219 bis. - I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
<p>« « 1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;</p>		<p>« « 1° <i>(Sans modification)</i></p>	
<p>« « 2° A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne 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. - <i>(Sans modification)</i></p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« « B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;</p> <p>« « Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;</p> <p>« « C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p>		<p>—</p> <p>« « B. - <i>(Sans modification)</i></p> <p>« « C. - <i>(Sans modification)</i></p>	<p>—</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« « D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acqui-sition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>« « D. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>—</p>
<p>« « a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;</p>		<p>« « a) (<i>Sans modification</i>)</p>	
<p>« « b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplis-sant les conditions prévues au B ;</p>		<p>« « b) (<i>Sans modification</i>)</p>	
<p>« « c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p>		<p>« « c) Ou pour moitié ... ... européenne remplissant ... ... au B.</p>	
<p>« « 3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :</p>		<p>« « 3° (<i>Sans modification</i>)</p>	
<p>« « A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions, ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;</p>			

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« « B. - Lorsqu'un navire a été affrété coque nue, en vue d'être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>			
<p>« « II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>		<p>« « II. - <i>(Sans modification)</i></p>	
<p>« « III. - Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.</p>		<p>« « III. - <i>(Sans modification)</i></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>CHAPITRE III Dispositions diverses</p>	<p>CHAPITRE III Dispositions diverses</p>	<p>CHAPITRE III Dispositions diverses</p>
<p>Article 9</p>	<p>Article 9</p>	<p>Article 9</p>	<p>Article 9</p>
<p>I. - L'intitulé du chapitre II du titre IX du code des douanes est ainsi rédigé : « Dispositions particulières ».</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>	<p>I. - <i>(Sans modification)</i></p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>II. - Les articles 257 à 259 du code des douanes sont ainsi rédigés :</p>		<p>II. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
<p>« Art. 257. - Les trans-ports 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>« Art. 257. - Les trans-ports ...</p>	<p>« Art. 257. - Les trans-ports ...</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>... européen et immatriculés ...</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>... Etat.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
		<p>« Art. 258. - <i>(Sans modification)</i></p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</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° L'autorité administrative peut réserver, dans des conditions fixées par décret, aux navires mentionnés au 1° les transports de certaines marchandises effectuées :</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>« 3° Toutefois, par dérogation aux dispositions prévues aux 1° et 2°, les services des affaires maritimes locaux concernés peuvent autoriser un navire ne satisfaisant pas aux conditions du 1° à assurer un transport déterminé.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</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 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>« Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent. »</p>		<p>—</p> <p>« Art. 259. - En cas d'événements ...</p> <p>... décret délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, et pendant tout le temps ...</p> <p>... métropolitaine.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>—</p>
Articles 10, 10 bis et 11	Articles 10, 10 bis et 11	Articles 10, 10 bis et 11	Articles 10, 10 bis et 11
..	..	<b>Conformes</b> ..	..
		Article 11 bis (nouveau)	Article 11 bis

**Texte du projet de loi**

---

**Texte adopté  
par le Sénat**

---

**Texte adopté  
par l'Assemblée nationale**

---

**Propositions  
de la Commission**

---

*(Sans modification)*

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

« CHAPITRE V

« **Des déchets d'exploitation et résidus de cargaison**

« Art. L. 325-1.- Les capitaines de navire faisant escale dans un port maritime sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes.

« Les officiers de port peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

« Toutefois, s'il s'avère que le navire dispose d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt, il peut être autorisé à prendre la mer.

**Texte du projet de loi**

---

**Texte adopté  
par le Sénat**

---

**Texte adopté  
par l'Assemblée nationale**

---

**Propositions  
de la Commission**

---

« Le présent article s'applique à tous les navires, y compris les navires armés à la pêche ou à la plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception des navires de guerre ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.

« On entend par :

« - « déchets d'exploitation des navires » : tous les déchets et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire, ainsi que les déchets liés à la cargaison ;

« - « résidus de cargaison » : les restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantité déversées lors du chargement ou déchargement.

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

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	---	---	---
		<p>« Art. L. 325-2.- Lors-qu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 325-1, son armateur et son capitaine sont passibles d'une amende calculée comme suit :</p> <p>« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 600 à 2 000 euros ;</p> <p>« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 2 000 à 4 000 euros ;</p> <p>« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 100 mètres : 4 000 à 20 000 euros. »</p> <p>II.- Les dispositions prévues aux articles L. 325-1 et L. 325-2 du code des ports maritimes entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la publication du décret en Conseil d'Etat prévu audit article L. 325-1.</p> <p>Article 11 ter (nouveau)</p> <p>Le Gouvernement déposera, avant le 31 décembre 2001, sur le bureau des assemblées un rapport décrivant l'évolution qu'il compte imprimer aux moyens alloués au contrôle maritime d'ici à 2005.</p>	<p>Article 11 ter</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
TITRE II	TITRE II	TITRE II	TITRE II

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN</b></p>
<p style="text-align: center;">Article 12</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p>
<p>L'article L. 410-1 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p><i>(Sans modification)</i></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>« Art. L. 410-1. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>« Art. L. 410-1. - Le commandant ...</p> <p style="text-align: right;">... par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, du ministre de la défense.</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><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« Les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrés par l'autorité administrative sous réserve des dispositions de l'article L. 410-4, 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>—</p> <p>« Les titres... ... administrative après examen... ... requis.</p>	<p>—</p> <p>« Les brevets sont délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, le ministre de la défense après examen et sont définitivement acquis. Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par les mêmes autorités ministérielles après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise.</p>	<p>—</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>(Alinéa sans modification)</p>	<p>« Certains ... ... par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. »</p>	
<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>
<p>Après l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile, il est inséré les articles L. 410-2 à L. 410-5 ainsi rédigés :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>Après... ... à 410-6 ainsi rédigés :</p>	<p>(Sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« 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.</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 410-2. - <i>(Ali-néa sans modification)</i></p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 410-2. - <i>(Ali-néa sans modification)</i></p>	<p>—</p>
<p>« 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.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p>« A cet effet, pour les licences relevant de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile, ils doivent être agréés par le ministre chargé de l'aviation civile dans des conditions fixées ...</p>	
<p>« 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.</p>	<p>« Le conseil... ...saisi d'un recours par le ministre chargé de l'aviation civile, l'intéressé... ... centres de médecine...</p>	<p>... médical. <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	
	<p>... navigant.</p>		

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« 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.</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 410 - 3. - (Alinéa sans modification)</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 410-3. - Les organismes ...</p>	<p>—</p>
<p>« Les organismes qui ne sont pas agréés déclarent leur activité à l'autorité administrative dans des conditions fixées par arrêté.</p>	<p>« Les organismes de formation aux licences non professionnelles peuvent ne pas être agréés et doivent déclarer leur activité à l'autorité administrative dans des conditions fixées par arrêté.</p>	<p>... agréés par le ministre chargé de l'aviation civile. Les conditions d'agrément sont fixées par arrêté ministériel. Elles portent sur ...</p>	
<p>« 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.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>... d'opérations.</p> <p>« Les organismes ...</p> <p>... activité au ministre chargé de l'aviation civile, dans des conditions fixées par arrêté ministériel.</p> <p>« Les entraîneurs ...</p> <p>... par arrêté ministériel. Cette homologation ...</p>	
		<p>... techniques.</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« 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.</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 410-4. - Les examinateurs ...</p> <p>... peuvent être en outre habilités par l'autorité administrative à procéder eux-mêmes au renouvellement ...</p> <p>... requis.</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 410-4. - Les examinateurs ...</p> <p>... habilités par le ministre chargé de l'aviation civile, à procéder eux-mêmes au renouvellement ... ... par arrêté ministériel. Elles portent ...</p> <p>... requis.</p>	<p>—</p>
<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 410-5. - L'agrément ...</p> <p>... expertise de ...</p> <p>... 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 ...</p> <p>...suspendu.</p>	<p>« Art. L. 410-5. - (Sans modification)</p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« 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. »</p>	<p>—</p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p>	<p>—</p> <p><b>Suppression maintenue</b></p>	<p>—</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
---	<p>---</p> <p>« Art. - L. 410-6 (nouveau). – 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 dans des conditions fixées par arrêté. »</p> <p>« En cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par arrêté. »</p>	<p>---</p> <p>« Art. - L. 410-6. - Les certificats ...</p> <p>... de vol, obtenus ou...</p> <p>... fixées par arrêté ministériel. »</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>	---
Article 14	Article 14	Article 14	Article 14
.....	.....	<b>Conforme</b> .....	.....
..	..	Article 14 bis (nouveau)	Article 14 bis

**Texte du projet de loi**

---

**Texte adopté  
par le Sénat**

---

**Texte adopté  
par l'Assemblée nationale**

---

**Propositions  
de la Commission**

---

*(Sans modification)*

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

« Chapitre IV

« Prix abusivement bas en matière de transport aérien

« Art. L. 324-1.- Est puni d'une amende de 100 000 F le fait pour tout transporteur aérien, ou tout prestataire de services de transport aérien, y compris les auxiliaires de transport, de ne pas s'être conformé à une décision administrative visant à interdire de nouvelles baisses des tarifs aériens intracommunautaires, prise en application de l'article 6 du règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens.

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

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté  
par le Sénat**

**Texte adopté  
par l'Assemblée nationale**

**Propositions  
de la Commission**

---

---

---

---

« 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 1<sup>er</sup> décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

« Le transporteur aérien, le prestataire de services de transport aérien ou l'auxiliaire de transport évincé en raison d'un prix abusivement bas, les organisations professionnelles de transporteurs ou prestataires de services de transport par voie aérienne, d'auxiliaires de transport ou de loueurs d'aéronefs avec équipage, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.

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

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

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

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

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

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I. - L'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :</p> <p>1° La dernière phrase du cinquième alinéa est supprimée ;</p> <p>2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :</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>II. - Le second alinéa de l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :</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 style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>1° La seconde phrase du dixième alinéa est supprimée ;</p> <p>2° <i>(Sans modification)</i></p> <p>II. - <i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I - <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>1° La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa est supprimée ;</p> <p>2° <i>(Sans modification)</i></p> <p>« Les services occasionnels, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de plus de neuf places, conducteur compris, sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »</p> <p>II. - <i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">---</p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
TITRE IV	TITRE IV	TITRE IV	TITRE IV

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE</b></p>
Article 16	Article 16	Article 16	Article 16
<p>L'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par les articles 189 à 189-9 ainsi rédigés :</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>	<p>L'article 189...  ...189 à 189-10 ainsi rédigés :</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>« <i>Art. 189.</i> - 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>		<p>« <i>Art. 189.</i> - <i>Sans modification</i></p>	
<p>« <i>Art. 189-1.</i> - 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>« <i>Art. 189-1.</i> - <i>(Sans modification)</i></p>	
<p>« <i>Art. 189-2.</i> - 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>« <i>Art. 189-2.</i> - <i>(Sans modification)</i></p>	

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</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>« 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>		<p>—</p> <p>« Art. 189-3. - (Sans modification)</p> <p>« Art. 189-4. - (Sans modification)</p> <p>« Art. 189-5. - (Sans modification)</p>	<p>—</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« 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.</p>		<p>—</p> <p>« Art. 189-6. - (Sans modification)</p>	
<p>« 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.</p>		<p>« Art. 189-7. - (Sans modification)</p>	
<p>« Art. 189-8. - Des contrats types sont établis par décret après avis des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.</p>		<p>« Art. 189-8. - (Sans modification)</p>	
<p>« 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.</p>			

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>« 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. »</p>	—	<p>—</p> <p>« Art. 189-9. – (Sans modification)</p>	—
Article 17	Article 17	Article 17	Article 17
.....	.....	<b>Conforme</b>	.....
<p>Article 18</p> <p>L'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :</p>	<p>Article 18</p> <p>(Sans modification)</p>	<p>Article 18</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>Article 18</p> <p>(Sans modification)</p>

Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<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>—</p>	<p>—</p> <p>« Art. 41. - « Voies navigables...</p> <p>... navigable ainsi qu'à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail. Il participe... ..voie navigable. »</p>	<p>—</p>
Articles 19 et 20	Articles 19 et 20	Articles 19 et 20	Articles 19 et 20
.....	.....	<b>Conformes</b>	.....
..	..	<p>Article 21 (nouveau)</p> <p>I. - L'intitulé de la section 5 du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de la consommation est ainsi rédigé : « Dispositions relatives à la conformité et au marquage communautaires ».</p> <p>II.- Après le troisième alinéa (2<sup>o</sup>) de l'article L. 215-18 du même code, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>Article 21</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

**Texte du projet de loi**

---

**Texte adopté  
par le Sénat**

---

**Texte adopté  
par l'Assemblée nationale**

---

« 3° Des  
marchandises qui, bien que  
munies d'une déclaration  
« CE » de conformité ou  
d'aptitude à l'emploi  
présumant de leur conformité  
aux exigences essentielles en  
vertu de la réglementation les  
concernant, sont cependant  
non conformes à celles-ci. »

**Propositions  
de la Commission**

---