

N° 430

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 2 mars 2016

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, pour l'économie bleue,

Par M. Didier MANDELLI,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, président ; MM. Guillaume Arnell, Pierre Camani, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, M. Jean-Jacques Filleul, Mme Odette Herviaux, MM. Louis Nègre, Rémy Pointereau, Charles Revet, vice-présidents ; MM. Jean-François Longeot, Gérard Miquel, secrétaires ; MM. Claude Bérit-Débat, Jérôme Bignon, Mme Annick Billon, M. Jean Bizet, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Patrick Chaize, Jacques Cornano, Michel Fontaine, Alain Fouché, Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, MM. Jean-Claude Leroy, Philippe Madrelle, Didier Mandelli, Jean-François Mayet, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolay, Cyril Pellevat, Hervé Poher, David Rachline, Michel Raison, Jean-François Rapin, Jean-Yves Roux, Mme Nelly Tocqueville, MM. Michel Vaspard, Paul Vergès.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 2964, 3170, 3178 et T.A. 672

Sénat : 370, 428 et 431 (2015-2016)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION.....	9
AVANT-PROPOS	11
EXPOSÉ GÉNÉRAL	13
I. UN CONTEXTE INQUIÉTANT	13
A. LA MER EST NOTRE AVENIR	13
B. LE VRAI VISAGE DE L'ÉCONOMIE BLEUE	14
C. LE DÉNI MARITIME FRANÇAIS	15
II. UN CATALOGUE DE MESURES ATTENDUES.....	16
A. LE VOLET SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE.....	17
B. LE VOLET PORTUAIRE.....	19
C. LE VOLET SOCIAL	20
D. LE VOLET ECONOMIQUE	22
E. LE VOLET SÉCURITÉ	23
F. LES MESURES DIVERSES.....	24
III. UNE NOUVELLE OCCASION MANQUÉE	25
A. UN MANQUE DE CONSIDÉRATION POUR LE TRAVAIL DU SÉNAT	25
B. DES AMÉLIORATIONS PONCTUELLES EN FAVEUR DE LA COMPÉTITIVITÉ.....	27
C. QUAND IRONS-NOUS CHERCHER LA CROISSANCE BLEUE ?.....	29
EXAMEN DES ARTICLES	31
• TITRE I ^{ER} RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE.....	31
• Chapitre I ^{er} Simplifier les procédures administratives	31
• Article 1 ^{er} (articles L.5000-5, L. 5111-1 et L. 5112-2 du code des transports) Alléger la procédure de jaugeage des navires pour les navires de charge dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres	31
• Article 1 ^{er} bis A (articles 219, 219 bis, 241 et 251 du code des douanes, articles 3, 43 et 57 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967) Moderniser le régime de francisation des navires	36

• <i>Article 1^{er} bis B</i> (article 219 du code des douanes) Francisation de navires gérés depuis la France	40
• <i>Article 1^{er} bis C</i> (articles 237 et 238 du code des douanes) Droit de passeport	41
• <i>Article 1^{er} bis</i> (article 220 <i>bis</i> [nouveau] du code des douanes) Radiation d'office du pavillon français	43
• <i>Article 1^{er} ter A</i> (article 231 du code des douanes) Contenu de l'acte de vente d'un navire	44
• <i>Article 1^{er} ter B</i> (article 247 du code des douanes et article 51 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer) Rang des créanciers bénéficiant d'une hypothèque maritime	45
• <i>Article 1^{er} ter C</i> (articles 252 et 252 <i>bis</i> [nouveau] du code des douanes) Responsabilité en matière d'hypothèque maritime	47
• <i>Article 1^{er} ter D</i> (article 285 du code des douanes) Mise à jour d'une référence	50
• <i>Article 1^{er} ter E</i> (articles 43 A [nouveau], 44 à 48, et 52 à 54 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer) Abrogation de dispositions obsolètes	51
• <i>Article 1^{er} ter F</i> (articles 1 ^{er} A [nouveau], 1, 2, 4 à 7, 13, 14, 23 et annexe de la loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation) Abrogation de dispositions obsolètes	55
• <i>Article 1^{er} ter</i> (articles L. 5112-1-1 à L. 5112-1-3 [nouveaux] du code des transports) Délivrance d'un document unique pour l'acte de francisation et le certificat d'immatriculation	61
• <i>Article 1^{er} quater</i> (article 224 du code des douanes) Modification de cohérence	63
• <i>Article 1^{er} quinquies</i> (article L. 5412-7 du code des transports) Suppression du journal de mer	64
• <i>Article 2</i> (articles L. 5231-2, L. 5232-1 à L. 5232-4, L. 5233-1, L. 5234-1 et L. 5236-2 [nouveau] du code des transports) Réforme du rôle d'équipage : création d'un « permis d'armement »	65
• <i>Article 2 bis</i> (articles L. 5511-3, L. 5511-4, L. 5532-1, L. 5542-5, L. 5542-18, L. 5552-16, L. 5552-18, L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4, L. 5755-4, L. 5762-1, L. 5772-1, L. 5785-3 et L. 5795-4 du code des transports, article L. 121-5 du code de justice militaire, articles L. 921 7 et L. 945 4 du code rural et de la pêche maritime, article L. 11 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, articles 59 et 993 du code civil, article 54 du code du travail maritime, articles 3, 5, 6, 6-1 et 10 de la loi n° 42 427 du 1er avril 1942 relative aux titres de navigation maritime, article 1er de la loi n° 77-441 du 27 avril 1977 portant dérogations, en ce qui concerne certains marins des départements d'outre-mer et du territoire d'outre-mer de la Polynésie française, à diverses dispositions du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938, et article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports) Réforme du rôle d'équipage : dispositions de coordination	71
• <i>Article 2 ter</i> (article L. 5551-3 [nouveau] du code des transports) Réforme du rôle d'équipage : création d'un « état des services »	74
• <i>Article 2 quater</i> Entrée en vigueur différée du permis d'armement	75
• <i>Article 2 quinquies</i> Applicabilité outre-mer	76
• Chapitre II Renover la gouvernance des ports	77
• <i>Article 3 A</i> (article L. 5312-8-1 [nouveau] du code des transports) Évolution de la composition du comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance de chaque grand port maritime	80
• <i>Article 3 B</i> (article L. 5312-7 du code des transports) Renforcer la représentation de la région au sein du conseil de surveillance des grands ports maritimes	83

• Article 3 (articles L. 5312-11 et L. 5713-1-1 du code des transports) Création d'une commission des investissements au sein du conseil de développement de chaque grand port maritime	84
• Article 3 bis (articles L. 5312-12 du code des transports) Assouplissement des conditions de création des conseils de coordination interportuaire	90
• Article 3 ter A (nouveau) (article L. 5312-12 du code des transports) Précision du document de coordination élaboré par les conseils de coordination interportuaires	92
• Article 3 ter (article L. 219-6-1 du code de l'environnement) Composition des conseils maritimes de façade	94
• Article 3 quater (articles 1695 du code général des impôts) Autoliquidation de la TVA	96
• Article 3 quinquies (article L. 5314-12 du code des transports) Fonctionnement des conseils portuaires	100
• Article 3 sexies (article L. 5321-1 du code des transports) Création d'un droit de port dévolu au financement des foyers d'accueil pour le bien-être des marins	103
• Article 3 septies (articles L. 5337-3-1 et L. 5337-3-2 [nouveau] du code des transports, article L. 774-2 du code de justice administrative) Permettre la saisine du tribunal administratif en matière de contraventions de grande voirie par les présidents des directoires des grands ports maritimes	105
• Article 4 (articles L. 5442-1 du code des transports) Permettre le recours aux sociétés privées de protection des navires en cas de menace terroriste	107
• Chapitre III Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection	108
• Article 5 (articles L. 5511-3, L. 5511-4 et L. 551-4-1 du code des transports) Dispositions de coordination	108
• Article 5 bis (article L. 5511-1 du code des transports) Distinction entre les marins pêcheurs et les marins de commerce	109
• Article 5 ter (articles L. 5521-1, L. 5521-2, L. 5524-1 et L. 5725-1 du code des transports) Dispositions réglementaires en matière d'aptitude médicale et de formation professionnelle des marins	111
• Article 5 quater (article L. 5521-5 [nouveau] du code des transports) Fonctions de capitaine et de suppléant pour la petite pêche	113
• Article 5 quinquies (articles L. 5542-18, L. 5725-4, L. 5785-3 et L. 5795-4 du code des transports) Indemnité de nourriture à la pêche maritime	115
• Article 6 (article L. 5522-3 du code des transports) Présentation de la liste d'équipage aux autorités françaises compétentes	117
• Article 6 bis (nouveau) (article L. 5542-48 du code des transports) Effets de la demande de tentative de conciliation sur la prescription et les délais pour agir, en cas de différend entre un marin et son employeur	118
• Article 6 ter (nouveau) (articles L. 5543-1-1, L. 5543-2-1, L. 5544-4, L. 5544-16, L. 5544-32, L. 5544-40 et L. 5623-9 du code des transports) Consultation des partenaires sociaux sur certains projets de textes réglementaires en matière de droit du travail maritime	119
• Article 6 quater (nouveau) (article L. 5543-3-1 du code des transports) Durée de protection des délégués de bord contre le licenciement en cas de renouvellements fréquents et significatifs de l'équipage	120
• Article 7 (articles L. 5548-3-1 et L. 5548-5 [nouveaux] du code des transports) Contrôle de l'application des dispositions « Pays d'accueil » par les fonctionnaires des affaires maritimes et échanges d'informations entre les services des affaires maritimes et l'inspection du travail	121
• Article 7 bis (article L. 5612-1 du code des transports) Attribution d'un numéro d'identification aux marins étrangers affiliés à l'ENIM	128

• <i>Article 8</i> (articles L. 5551-1 et L.5553-11 du code des transports) Exonérations de cotisations sociales pour les employeurs de gens de mer	129
• <i>Article 9</i> (articles L. 5561-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-2, L. 5566-1, L. 5566-2, L. 5567-1 [nouveau], L. 5567-1-1 [nouveau] et L. 5567-2 [nouveau] du code des transports) Renforcer l'applicabilité des dispositions « Pays d'accueil »	133
• <i>Article 9 bis A (nouveau)</i> (article L. 5571-4 [nouveau] du code des transports) Compétence pour constater le délit d'abandon de gens de mer	137
• <i>Article 9 bis</i> Rapport au Parlement sur l'avenir de l'ENIM	138
• <i>Article 9 ter</i> Applicabilité outre-mer	140
• Chapitre IV Renforcer l'attractivité du pavillon français	141
• <i>Article 10</i> (articles L. 5611-2 et L. 5611-3 du code des transports) Ouverture du registre international français à la grande pêche et aux navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres	141
• <i>Article 10 bis</i> (article L. 5612-3 du code des transports) Permettre le calcul de la proportion de marins communautaires à l'échelle de la flotte sous RIF	144
• <i>Article 11</i> Demande de rapports	145
• <i>Article 12</i> (article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure) Autoriser les jeux de hasard sur les ferries et tous les navires de croisière	146
• <i>Article 12 bis A</i> (article L. 5241-1-1 [nouveau] du code des transports) Lutte contre le « dumping sécurité» des pavillons de complaisance	149
• <i>Article 12 bis B</i> (article L. 5546-1-6 du code des transports) Extension du <i>manning</i> aux activités de plaisance	150
• <i>Article 12 bis C</i> (articles 1 ^{er} et 6 <i>bis</i> de la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés) Lutte contre l'abandon des navires de plaisance	151
• <i>Article 12 bis D</i> (article L. 321-1 du code de l'environnement) Inclure les activités nautiques et balnéaires dans les objectifs de développement économique de la loi Littoral	152
• <i>Article 12 bis</i> (article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure) Prolongation du délai pendant lequel une société privée de protection des navires peut bénéficier d'une autorisation d'exercice provisoire	153
• <i>Article 12 ter</i> (article L. 2213-9 [nouveau] du code de la défense) Flotte à caractère stratégique	154
• <i>Article 12 quater</i> (article 59 <i>nonies</i> [nouveau] du code des douanes) Échanges de données entre l'administration des douanes et la direction générale de l'énergie et du climat	156
• <i>Article 12 quinquies</i> (articles L. 5441-1 et L. 5442-1 du code des transports et article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure) Extension de la possibilité de recourir à des entreprises privées de protection des navires	157
• <i>Article 12 sexies A (nouveau)</i> (article L. 5421-1 du code des transports) Interdiction de monter à bord en cas de refus de se soumettre à des contrôles de sécurité	159
• <i>Article 12 sexies</i> (article L. 232-7 du code de la sécurité intérieure) Extension des possibilités de traitement automatisé de données à caractère personnel pour le transport maritime	159
• <i>Article 12 septies</i> (articles L. 4000-3, L. 4200-1, L. 4251-1 et L. 5241-1 du code des transports) Navigation des bateaux fluviaux dans les estuaires	162
• <i>Article 12 octies</i> (article L. 5332-1 A [nouveau] du code des transports) Prise en charge des frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires	166
• <i>Article 12 nonies</i> (article L. 5332-1 du code des transports) Définition de la zone portuaire de sûreté	168

• Article 12 decies (articles L. 5332-2 et L. 5332-6 du code des transports) Extension aux navires situés dans la zone de sûreté portuaire du droit de visite autorisé dans les zones d'accès restreint	169
• Article 12 undecies (article L. 5332-8 [nouveau] du code des transports) Enquêtes administratives réalisées dans le domaine de la sûreté portuaire	170
• Article 12 duodecies (article L. 5336-1-1 [nouveau] du code des transports) Sanctions administratives en matière de sûreté portuaire	172
• Article 12 terdecies (article L. 5336-10 du code des transports) Délit d'intrusion dans une zone portuaire d'accès restreint	175
• Article 12 quaterdecies (<i>nouveau</i>) (articles L. 5763-1, L. 5773-1 et L. 5783-1 du code des transports) Coordination outre-mer	177
• TITRE II SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES	177
• Article 13 (article L. 2 du code rural et de la pêche maritime) Compléter les finalités de la politique des pêches et de l'aquaculture	178
• Article 14 (articles L. 653-2 et L. 640-1 du code rural et de la pêche maritime) Renforcer les mesures en direction du secteur aquacole	178
• Article 15 (articles L. 911-1, L. 911-2, L. 912-4, L. 931-2, L. 942-2, L. 946-8 [nouveau] du code rural et de la pêche maritime) Conforter la place de l'aquaculture dans la définition de la politique des pêches et de l'aquaculture et élargir la définition de la société de pêche artisanale	179
• Article 15 bis (article L. 931-31 [nouveau] du code rural et de la pêche maritime) Fonds de mutualisation en matière de pêches maritimes	180
• Article 16 Rapport au Parlement sur le pécaturisme et la pêche récréative	180
• Article 17 (article L. 2213-9 [nouveau] du code de la défense) Établir une flotte à caractère stratégique pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise	181
• Article 18 (articles L. 211-1, L. 211-3, L. 213-1 et L. 321-1 du code de l'environnement) Renforcer la prise en compte des problématiques conchylicoles en matière de police de l'eau et de réglementation territoriale	181
• Article 18 bis (article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime) Renforcer le degré de compatibilité entre les schémas de cohérence territoriale et les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine	182
• TITRE II BIS DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX COLLECTIVITÉS, RÉGIONS ET DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER	182
• Article 18 ter (article L. 4433-15-1 [nouveau] du code général des collectivités territoriales) Permettre aux collectivités d'outre-mer de participer aux discussions régionales et internationales relatives à la ressource halieutique partagée	182
• Article 18 quater (article L. 951-1 A [nouveau] du code rural et de la pêche maritime) Développement des circuits courts au sein de la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer	183
• TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES	183
• Article 19 (articles L. 111-6 et L. 125-5 du code des assurances) Instituer un régime d'assurance adapté pour les installations d'énergies marines renouvelables	183
• Article 19 bis A (<i>nouveau</i>) (article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) Systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié et d'alimentation électrique à quai dans les ports	185
• Article 19 bis (articles L. 5111-1-1 [nouveau], L. 5121-2, L. 5121-3 et L. 5241-1 du code des transports) Régime de responsabilité des drones maritimes	186
• Article 20 (articles L. 123-22 et L. 442-6 du code de commerce) Permettre l'établissement d'une comptabilité en devise pour certaines entreprises et assurer la non-répercussion des cotisations professionnelles obligatoires dans les secteurs des pêches et de la conchyliculture par les acteurs de la commercialisation	187

• <i>Article 21</i> (articles L. 512-68, L. 512-69, L. 512-71 [abrogé], L. 512-72, L. 512-74, L. 512-76, L. 512-80 et L. 512-83 du code monétaire et financier) Finalisation du processus d'adossement du crédit maritime mutuel au groupe des banques populaires et des caisses d'épargne	188
• <i>Article 22</i> (article L. 121-82-3 [nouveau] du code de la consommation) Assurer l'information sur l'origine des produits aquatiques proposés	189
• <i>Article 22 bis</i> (article L. 321-1 du code de l'environnement) Inclure la prévention des risques naturels liés aux submersions marines dans les objectifs de la loi Littoral	190
• <i>Article 22 ter</i> (article L. 121-21 du code de l'urbanisme) Prendre en compte les risques littoraux dans la détermination de la capacité d'accueil d'une commune littorale	191
• <i>Article 22 quater</i> (articles L. 121-15 et L. 121-20 du code de l'urbanisme et article L. 4424-12 code général des collectivités territoriales) Application de la loi Littoral aux rives des étiers et des rus	192
• <i>Article 22 quinquies</i> (article L. 334-2-2 [nouveau] du code de l'environnement) Dispositif anticollision avec les cétacés dans les sanctuaires Pélagos et Agoa	194
• <i>Article 22 sexies</i> (article 85 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) Extension outre-mer des dispositions en matière de sécurité maritime relatives au recyclage des navires	197
• <i>Article 23</i> Code de la mer	197
EXAMEN EN COMMISSION	199
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	227
TABLEAU COMPARATIF	231

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, réunie le mercredi 2 mars 2013, a examiné le rapport de Didier Mandelli sur la proposition de loi n° 370 (2015-2016) pour l'économie bleue.

Consciente de la nécessité de soutenir la compétitivité des activités maritimes, la commission a **conservé intactes la plupart des mesures emblématiques de ce texte**, comme le *netwage* ou l'**autoliquidation de la TVA** à l'importation dans les ports.

Prolongeant cette démarche, votre commission a **allégé la procédure d'autorisation des jeux de hasard mécanisés à bord des navires**. Grâce à un dispositif léger, souple mais bien encadré, il s'agit de mieux répondre aux besoins des ferries, particulièrement exposés à la concurrence internationale notamment pour le trafic transmanche. Elle a également précisé la définition de la **contribution de sécurité de la propriété maritime** versée au moment de l'inscription d'une hypothèque maritime, afin de combler un vide juridique créé par les députés, et supprimé le **renouvellement annuel du permis d'armement**.

Afin de **poursuivre l'effort de modernisation du droit du travail maritime**, votre commission a également adopté plusieurs articles additionnels permettant d'apporter des précisions sur le constat du **délit d'abandon** de gens de mer, la **consultation** des partenaires sociaux, la protection du **délégué de bord**, et la tentative de **conciliation préalable** en cas de différend sur un contrat de travail entre un marin et son employeur.

Pour compléter les moyens de **lutte contre le terrorisme** et traiter en particulier la question de la menace provenant d'un passager ou d'un objet embarqué à bord, votre commission a **étendu la possibilité de recourir à des entreprises privées de protection des navires**, en supprimant la référence à une menace « extérieure » ainsi que le zonage dans lequel ces activités sont aujourd'hui autorisées. Elle a également adopté un amendement permettant **d'interdire l'accès à bord de toute personne qui refuserait de se soumettre à des contrôles de sécurité** (fouilles des bagages ou palpations de sécurité).

Enfin, votre commission a souhaité prévoir une **date butoir**, au 1^{er} janvier 2025 pour l'objectif, inscrit dans la loi de transition énergétique, de **généralisation des systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'alimentation électrique à quai** dans les ports.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.

Madame, Monsieur,

Il est rare de voir l'économie maritime, en tant que telle, au cœur d'un texte législatif, alors même qu'elle représente un atout majeur pour notre pays et un formidable levier de croissance et d'emplois.

Cette proposition de loi est le troisième texte consacré aux activités maritimes depuis 2012. Elle vient en effet après l'adoption de la loi du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection de navires, rapportée par Odette Herviaux, et après l'adoption de la loi du 8 décembre 2015 tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes, rapportée par Michel Vaspert.

La présente proposition de loi a été déposée le 8 juillet 2015 sur le bureau de l'Assemblée nationale, examinée par la commission du développement durable le 27 octobre 2015 et en séance publique les 2 et 3 février derniers.

Elle fait suite au rapport du député Arnaud Leroy sur la compétitivité des services et transports maritimes français, remis en novembre 2013 au Premier ministre Jean-Marc Ayrault et au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric Cuvillier. Elle reprend une partie des vingt-six propositions formulées à cette occasion.

Un certain nombre de ces mesures sont demandées par le monde maritime depuis parfois près d'une décennie. Le calendrier d'examen étant fortement contraint, votre rapporteur a souhaité entendre un large panel d'acteurs, en ouvrant largement ses travaux à l'ensemble des membres de la commission et à ceux du groupe d'études mer et littoral.

C'est dans ce climat d'ouverture et d'urgence que votre rapporteur a examiné ce texte, afin de déterminer s'il répond, d'une part, aux besoins immédiats de notre économie maritime, et s'il permet, d'autre part, de poser les jalons d'une véritable stratégie de croissance bleue.

Tout en déplorant l'impuissance maritime française et l'absence de volonté gouvernementale d'y remédier, votre commission a adopté ce texte, en l'améliorant sur certains points lors de sa réunion du 2 mars 2016.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. UN CONTEXTE INQUIÉTANT

En dehors de quelques espaces maritimes resserrés comme la Méditerranée ou la mer de Chine méridionale et de quelques grandes routes maritimes, les océans restent de **vastes déserts vierges de toute occupation humaine**. La mer est une réalité gigantesque que nous avons devant nous sans toujours la voir pleinement pour tout ce qu'elle est.

A. LA MER EST NOTRE AVENIR

Sans entrer dans une approche exhaustive des vertus et ressources de la mer, votre rapporteur souhaiterait **insister sur cinq points**.

Le premier point est que la mer est une **infrastructure essentielle du XXI^{ème} siècle**, qui sera sans doute le plus maritime de toute l'histoire de l'humanité. Sans la mer, il n'y a pas de mondialisation. D'une part, elle permet le **transport de 80 % des marchandises échangées dans le monde**, soit plus de 10 milliards de tonnes par an. De nos jours, le chargement d'un seul porte-conteneurs représente 1 000 Airbus A 380 cargo ou 6 000 gros camions. Et le coût est dérisoire : le transport d'un conteneur de 20 tonnes entre la Chine et l'Europe coûte moins cher que celui d'un seul passager par avion. Cela justifie des **investissements gigantesques** comme le creusement d'un second canal de Panama ou l'élargissement du canal de Suez.

D'autre part, la mer permet d'assurer, via les réseaux de câbles sous-marins, la **quasi-totalité des communications internationales**, à des coûts également très faibles. D'ores et déjà, des réseaux de fibres optiques sont en cours de mise en place sous la **future route maritime de l'Arctique**, dont le bénéfice attendu est de réduire de 50 millisecondes le temps de transit des informations bancaires entre l'Europe et l'Extrême Orient, actuellement d'environ 230 millisecondes via Suez et la route traditionnelle des Indes.

Le deuxième point est que **la terre dépend directement de la mer**. En 2020, **70 % de la population mondiale vivra à moins de 60 kilomètres des côtes**. La mondialisation repose aujourd'hui sur un **réseau de mégalopoles** de Los Angeles à Jakarta, en passant par Rio de Janeiro, Dubaï, Londres, Mumbai, Istanbul, Singapour, Hong Kong ou Kobé pour n'en citer que quelques-unes, et **toutes ces cités géantes sont d'abord des ports**. Il n'y a pas de grand pays industriel qui ne soit pas aussi un grand pays maritime. C'est une loi intangible, de la Venise d'hier à la Chine d'aujourd'hui.

Le troisième point est que la mer est et demeure la **source de la vie**. Elle y est apparue voici plus de quatre milliards d'années. Le sang humain en conserve d'ailleurs la mémoire, puisque sa composition ionique est très

proche de celle de l'eau de mer. Aujourd'hui, près de **trois milliards d'hommes dépendent des ressources halieutiques** pour leur alimentation. Et les océans sont indispensables à la régulation de la terre et de son atmosphère, en absorbant 90 % de la chaleur produite et un tiers des émissions de carbone. Autant le dire, sans la mer, point de vie sur la planète.

Le quatrième point est que la mer est un **gisement inestimable de ressources énergétiques, minérales et biologiques**. Les océans recèlent 90 % des hydrocarbures et 84 % des métaux rares : on présente souvent ces réserves reposant au fond des océans, et les permis, qui se multiplient en haute-mer, comme le symptôme d'une **nouvelle ruée vers l'or**. C'est sans compter les **microalgues** qui promettent non seulement de la nourriture, des engrais, des cosmétiques et des médicaments, mais aussi des carburants de troisième génération et des plastiques « bio ». Il faut savoir qu'**un seul litre d'eau de mer contient un milliard de bactéries et cent mille micro-algues**. Ce n'est donc pas le bleu d'un désert que l'on observe depuis l'espace, c'est le bleu de la vie. Ce **trésor immense est encore largement inconnu** : à ce jour, seulement 300 000 espèces vivantes du milieu marin, des micro-organismes aux organismes supérieurs, ont été recensées alors que **leur nombre est estimé à plusieurs millions**. Le marché mondial des bioressources marines est évalué à 2,8 milliards d'euros et croît de plus de 10 % par an.

Le cinquième point, qui découle naturellement des autres, est que la mer est **l'espace économique et stratégique le plus disputé**, avec le cyberspace. Elle est au cœur de la rivalité entre les États-Unis et la Chine. D'ailleurs le gigantesque projet « *One Belt, One Road* » annoncé par le gouvernement chinois, probablement le plus grand projet d'infrastructures au monde, vise notamment le développement d'un réseau de ports et la **création d'une nouvelle « route de la soie » maritime**. Ces ambitions maritimes de la Chine sont également symbolisées par la construction de **plus de 800 hectares d'îlots artificiels** au cours des derniers mois. Les autres pays émergents ne sont pas en reste et investissent massivement dans les espaces maritimes, qu'il s'agisse de plateformes portuaires ou de la constitution de flottes de haute-mer. À titre d'exemple, la Russie consacre plus de 400 milliards de dollars à la modernisation de sa flotte.

B. LE VRAI VISAGE DE L'ÉCONOMIE BLEUE

Au total, l'économie maritime, une fois ses différents aspects regroupés, représentait un montant annuel d'environ **1 500 milliards d'euros à l'échelle mondiale en 2010**, au deuxième rang derrière l'agroalimentaire. La quasi-totalité des marchés de l'économie maritime sont en croissance, un phénomène assez inédit dans le contexte économique actuel, et son poids économique devrait atteindre **2 550 milliards d'euros en 2020**. La mer est

aussi indissociable du **tourisme** qui génère un chiffre d'affaires de 1 245 milliards de dollars, et représente au total 9 % du PIB mondial.

L'Europe **capte environ un tiers de valeur** de l'économie maritime et la Commission européenne estime que ce secteur représentait 5,4 millions d'emplois et 500 milliards d'euros en 2010. En France, elle représente aujourd'hui, sans compter le tourisme littoral, **plus de 300 000 emplois directs et 69 milliards d'euros de chiffre d'affaires**. Ces chiffres sont supérieurs à ceux des secteurs de l'automobile, de l'aéronautique ou des télécommunications, dont on parle pourtant bien plus fréquemment.

L'économie maritime est portée aujourd'hui par des **secteurs dits « traditionnels »** que sont la pêche, le transport maritime, les ports, la construction navale, la plaisance et les sciences marines.

La stratégie « Croissance bleue » de la Commission européenne identifie **cinq nouvelles richesses** à fort potentiel de développement :

- **l'aquaculture et l'algoculture** qui contribueront demain à nourrir 9 milliards de personnes : la France y est reconnue pour son excellence et elle exporte plus de 75 % des alevins produits ; pourtant, depuis 1995, on n'a enregistré qu'une seule création d'entreprise ;

- les **biotechnologies bleues**, une filière qui connaît une croissance de 5 % par an ;

- le **tourisme littoral** qui emploie plus de 3,2 millions de personnes au niveau européen et génère 183 milliards d'euros de chiffres d'affaires, soit plus d'un tiers de l'économie maritime ;

- les **énergies marines renouvelables** qui ont connu un début difficile, mais où la France s'illustre aujourd'hui avec de nombreuses start-ups innovantes ; pourtant nous sommes en train de prendre du retard : des projets canadiens démarrés trois ans après les nôtres risquent de voir le jour dès 2017, soit trois ans avant les nôtres ;

- les **minerais des fonds marins** dans lesquels le Japon, le Canada, la Chine et l'Allemagne investissent massivement tandis que la France considère à peine son immense réservoir inexploité de terres rares.

C. LE DÉNI MARITIME FRANÇAIS

On ne compte plus les rapports s'entassant dans les armoires de la République et répétant à l'envi qu'avec ses 11 millions de kilomètres carrés, la France possède le **deuxième domaine maritime mondial**, derrière les États-Unis. Cette France-sur-mer, dix-huit fois et demie la surface du territoire national métropolitain et quatre fois la mer Méditerranée, serait même le seul pays au monde dont **le drapeau ne voit jamais le soleil se coucher**.

Et pourtant, ce n'est pas la puissance qui nous caractérise, mais bien **l'impuissance maritime** ! À l'heure où la mondialisation est à l'évidence une « maritimisation », 50 % des biens à destination de la France sont débarqués dans un port étranger. Des **centaines d'emplois maritimes sont détruits chaque année**, et le nombre de navires de commerce a drastiquement chuté depuis dix ans. **Aucun volet n'est dédié au maritime** dans les fameux « investissements d'avenir » tandis que la France consacre **six fois plus d'argent à la recherche spatiale qu'à la recherche sur les océans** bien que le chiffre d'affaires du maritime soit dix fois plus important que celui du spatial.

Depuis des siècles notre pays **reste centré sur son territoire**, sous-estimant ses atouts maritimes. Il est loin **le temps de Richelieu**, dotant la France de nouveaux vaisseaux pour égaler l'Angleterre ! Il est loin **le temps de Colbert**, plantant des forêts pour servir aux besoins de construction des bateaux du royaume ! On **peine aujourd'hui à distinguer le politique visionnaire** qui donnerait sa chance à la France en développant les grands projets qui s'imposent. Nous devrions être **l'entrée naturelle sur l'Europe**, ce n'est pas le cas. La France semble **résignée à être uniquement un peuple de paysans**, et non un peuple de marins. Nous sommes **la seule Nation à ne pas juger utile d'avoir une politique maritime digne de ce nom**, sans parler d'un **grand ministère dédié** qui fut pourtant annoncé par le candidat Hollande dans un rapport sur « le défi maritime français ». Les remaniements se succèdent, mais **cette promesse n'est jamais tenue**.

II. UN CATALOGUE DE MESURES ATTENDUES

Cette proposition de loi reprend **une partie des vingt-six propositions formulées par Arnaud Leroy** dans son rapport sur la compétitivité des services et transports maritimes français remis, en novembre 2013, au Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, et au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric Cuvillier.

Le **titre I^{er}**, qui contient les articles 1^{er} à 12 *terdecies*, **représente les trois-quarts du texte et comporte 6 chapitres**. Il traite de la compétitivité des activités maritimes dans ses différentes dimensions : les procédures administratives, la gouvernance des ports, les gens de mer, l'attractivité du pavillon français, la plaisance et la sécurité.

Les **titres II et II bis**, qui contiennent les articles 13 à 18 *ter*, portent sur les pêches maritimes et cultures marines. Votre commission en a **délégué l'examen au fond à la commission des affaires économiques**, et s'en est remis, comme c'est l'usage, à son analyse.

Le **titre III**, contient les articles 19 à 23, comporte des **dispositions diverses** qui vont du régime d'assurance pour les énergies marines renouvelables à la prise en compte du risque de submersion marine dans la

loi Littoral, en passant par le régime de responsabilité des drones maritimes. Votre commission a également **délégué l'examen au fond des articles 20 et 22**, respectivement sur la comptabilité dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture et sur l'origine des produits aquatiques proposés dans la restauration, à la commission des affaires économiques.

A. LE VOLET SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE

Le chapitre I^{er} du titre I^{er} traite de la **simplification des procédures** de jaugeage, d'immatriculation et de francisation des navires, de la modernisation du régime des hypothèques maritimes et de la réforme du rôle d'équipage. Ces 19 articles (1 à 2 *quinquies*) **sont très techniques** et visent à **alléger une série procédures et de documents administratifs** dont l'origine est parfois ancienne et qui ne répondent plus aux besoins d'une administration moderne ni aux contraintes d'une concurrence fortement mondialisée.

L'article 1^{er} vise à **alléger la procédure de jaugeage** des navires pour les navires de charge dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres, en renvoyant à un système déclaratif.

L'article 1^{er} *bis* A, introduit par les députés en séance publique, poursuit un triple objectif. Premièrement, il **ajoute une condition à la francisation d'un navire**, qui permet de s'assurer que la gestion d'un navire, effectuée par un gérant non propriétaire, est réalisée **depuis la France**. Deuxièmement, il **élargit les conditions de la francisation à l'affrètement coque nue** et supprime l'agrément spécial pour affrètement coque nue, auparavant obligatoire. Troisièmement, il **étend à l'ensemble des navires la possibilité de bénéficier du gel de francisation**.

L'article 1^{er} *bis* B, introduit par les députés en séance publique, **ouvre la procédure de francisation aux navires étrangers dont la gestion commerciale et nautique est effectivement réalisée depuis la France**.

L'article 1^{er} *bis* C, également introduit en séance publique par les députés, à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, **modernise le régime du droit de passeport** en limitant l'obligation d'avoir à bord un passeport aux seuls navires **effectivement soumis au droit de passeport** et en renforçant les règles relative à **la lutte contre l'évasion fiscale**.

L'article 1^{er} *bis*, introduit en commission à l'Assemblée nationale, prévoit la **radiation d'office du pavillon français** pour les navires qui ne respectent plus les conditions de francisation.

L'article 1^{er} *ter* A, introduit en séance publique, met à jour les **mentions obligatoires de tout acte de vente** de navire.

Les articles 1^{er} *ter* B et 1^{er} *ter* C, introduits par les députés en séance publique, visent à moderniser le régime des hypothèques maritimes :

- en prenant en compte l'heure et la minute de l'inscription de l'hypothèque pour **fixer le rang des créanciers** ;

- en **supprimant la responsabilité personnelle et pécuniaire** des conservateurs des hypothèques maritimes, au bénéfice d'une responsabilité de l'État, dans la mesure où ils ne perçoivent plus la contrepartie de cette responsabilité depuis 1996.

Les articles 1^{er} ter D à 1^{er} ter F, introduits par les députés en séance publique, procèdent à des **coordinations législatives**, en supprimant notamment une série d'articles obsolètes dans la loi du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer et dans la loi du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation.

L'article 1^{er} ter, introduit en commission, prévoit la délivrance d'un **document unique pour l'acte de francisation et le certificat d'immatriculation** d'un navire, gérés actuellement par deux administrations distinctes.

L'article 1^{er} quater, introduit en séance **corrige une erreur rédactionnelle** dans le code des douanes, à propos de l'agrément qui permet aux écoles de sport de bénéficier de l'exonération du droit de francisation et de navigation, qui n'est plus donné par le ministre chargé des sports mais **par le préfet**.

L'article 1^{er} quinquies, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, vise à alléger les tâches administratives des capitaines à bord, en **supprimant le journal de mer**.

Les articles 2 à 2 quater proposent une **réforme du rôle d'équipage** :

- en fusionnant le rôle d'équipage et le permis de circulation en un « **permis d'armement** » **recentré sur l'aspect régalien**, et qui concerne tous les navires dont l'équipage comprend des gens de mer, **marins ou non** (articles 2 et 2 bis) ;

- en créant un « **état des services** » dématérialisé qui reprend la fonction que le rôle d'équipage remplissait **pour l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM)** et qui peut désormais être établi **pour un ou plusieurs navires** exploités par un même armateur (article 2 ter) ;

- en prévoyant une **entrée en vigueur différée** de cette réforme afin de **continuer à délivrer des rôles d'équipage** dans l'intervalle qui sépare la promulgation de la loi de la publication de ses dispositions d'application (article 2 quater).

L'article 2 quinquies, introduit par les députés en séance publique, vise à **étendre aux collectivités et territoires d'outre-mer** les dispositions pertinentes de ce chapitre 1^{er}.

B. LE VOLET PORTUAIRE

Le **chapitre II du titre I^{er}** porte sur la **gouvernance des ports maritimes**.

La réforme portuaire du 4 juillet 2008 avait rénové cette gouvernance en créant les « grands ports maritimes » (GPM), qui présentent une importance particulière au regard des enjeux de développement économique et d'aménagement du territoire. Ces GPM sont des établissements publics d'Etat. Il en existe aujourd'hui sept en métropole (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes/Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille) et quatre en outre-mer (Degrad des Cannes, Fort-de-France, Guadeloupe, Port-Réunion).

Les neuf articles de ce chapitre (dont un seulement figurait dans la proposition de loi initiale et un a été déplacé au sein du chapitre relatif à la sûreté et à la sécurité) constituent des **améliorations concrètes et pragmatiques de la nouvelle gouvernance mise en place en 2008 pour les GPM** afin de rendre plus efficace le fonctionnement du conseil de surveillance, du conseil de développement et du conseil de coordination interportuaire, et de renforcer la place des régions au sein de ces enceintes.

L'article 3A, inséré à l'initiative du rapporteur en commission du développement durable à l'Assemblée nationale, consacre dans la loi le **comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance** de chaque grand port maritime, qui devra en outre comprendre au moins un représentant de la région concernée.

L'article 3B a été inséré à l'initiative du rapporteur en commission du développement durable. Il renforce la représentation de la région au sein du conseil de surveillance des grands ports maritimes.

L'article 3 vise à créer une **commission des investissements au sein du conseil de développement** de chaque grand port maritime. Dans la proposition de loi initiale, l'article créait une instance de gouvernance supplémentaire dans tous les ports maritimes, intitulée « conseil des investisseurs publics et privés ». En commission, le rapporteur a réécrit l'article en prévoyant de fondre ce conseil en une commission des investissements au sein du conseil de développement de chaque GPM. L'article modifie aussi la composition du conseil de développement, en renforçant la représentation de la région, ainsi que ses consultations obligatoires (au projet stratégique et à la politique tarifaire s'ajoutent les projets d'investissements du grand port maritime).

L'article 3 bis, inséré en commission à l'initiative du rapporteur, **assouplit les conditions permettant de créer des conseils de coordination interportuaire**.

L'article 3 ter, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, **modifie la composition des conseils maritimes de façade en ajoutant les**

représentants des ports de commerce décentralisés. Aujourd'hui, ces conseils sont composés de représentants de l'État, des collectivités territoriales, de leurs établissements publics, des professionnels du littoral et de la mer, de la société civile et des associations de protection de l'environnement. Quatre conseils maritimes de façade ont été mis en place fin 2011 pour chaque façade maritime métropolitaine : Golfe de Gascogne, Manche-Mer du Nord, Méditerranée occidentale, Mers celtiques.

L'article 3 quater, inséré en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy étend à toutes les entreprises la **possibilité d'opter pour l'autoliquidation de la TVA à l'importation,** c'est-à-dire pour un report de l'acquittement du montant de la TVA, en l'inscrivant directement sur la déclaration fiscale. Cette disposition avait déjà fait l'objet de débats au cours de l'examen du projet de loi de finances pour 2016, notamment au Sénat, où un certain nombre de membres du groupe Les Républicains avaient déposé un amendement en ce sens. L'article a été adopté contre l'avis du Gouvernement, qui a indiqué que des investigations complémentaires étaient utiles afin d'éviter des « imperfections » dans la gestion de la TVA.

L'article 3 quinquies, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, ajoute la prise en compte des questions environnementales au titre des consultations du conseil portuaire. Il prévoit également que le conseil portuaire forme, à chaque renouvellement, des commissions chargées d'étudier l'exploitation et les tarifs, le développement ou toute autre question soumise au conseil. Ces dispositions figuraient parmi les propositions du rapport d'information de la sénatrice Odette Herviaux de 2014¹.

L'article 3 sexies, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, crée un droit de port pour le séjour des marins.

L'article 3 septies, inséré en séance publique à l'initiative du rapporteur à l'Assemblée nationale, permet au président du directoire d'un grand port maritime de saisir le tribunal administratif en matière de contravention de grande voirie.

C. LE VOLET SOCIAL

Le chapitre III du titre I^{er} concerne les gens de mer et le droit du travail qui leur est applicable. Les dispositions proposées (articles 5 à 9 *ter*) poursuivent l'**effort de modernisation** initié par la loi du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne.

¹ *Enjeux et perspectives de la décentralisation portuaire – rapport établi par Odette Herviaux, sénatrice du Morbihan, parlementaire en mission auprès du ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche – 14 mars 2014.*

L'article 5, supprimé par les députés en commission, procédait à des **coordinations** qui ont été actualisées et transférées au chapitre I^{er}, en cohérence avec l'évolution générale du texte.

L'article 5 *bis*, introduit en séance publique, complète la **définition de l'activité de marin** dans le code des transports, en distinguant deux catégories : les marins au commerce et les marins à la pêche.

L'article 5 *ter*, introduit en séance publique, modifie le renvoi aux textes d'application des **dispositions en matière d'aptitude médicale et de formation professionnelle**, exigées pour exercer l'activité de marin.

L'article 5 *quater*, introduit en séance publique, supprime les prérogatives de puissance publique associées aux **fonctions de capitaine et de suppléant pour la petite pêche**, afin d'en faciliter l'accès.

L'article 5 *quinquies*, introduit en séance publique, vise à permettre l'adoption d'un accord collectif spécifique à la pêche maritime afin de prévoir une **période ouvrant droit à indemnité de nourriture** proche de la durée d'embarquement effectif.

L'article 6 prévoit que les autorités françaises compétentes peuvent demander la **transmission de la liste d'équipage** d'un navire à tout moment.

L'article 7 permet aux services des affaires maritimes de procéder au **contrôle des dispositions sociales du pays d'accueil** et prévoit des échanges d'informations avec l'inspection du travail afin d'assurer la cohérence des contrôles.

L'article 7 *bis*, introduit par les députés en séance publique, prévoit l'attribution d'un numéro national d'identification aux **marins étrangers affiliés** au régime de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM).

L'article 8 élargit le périmètre des **exonérations de cotisations sociales bénéficiant au secteur maritime**. À l'exonération existante de contribution patronale au régime de l'ENIM, sont ajoutées des exonérations pour la cotisation d'allocations familiales et pour la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi, dues par les employeurs. Le périmètre des entreprises, des gens de mer et des navires pris en compte est également modifié.

L'article 9 ajuste l'application **des dispositions sociales du pays d'accueil**, et définit les modalités de constatation des infractions à ce régime.

L'article 9 *bis*, introduit par les députés en commission, prévoit un **rapport sur l'avenir du régime de protection sociale des marins** afin d'identifier les perspectives d'évolution en termes de financement et d'attractivité.

L'article 9 *ter*, introduit en séance publique, définit les conditions **d'application en outre-mer** de l'article 6.

D. LE VOLET ECONOMIQUE

Le chapitre IV a pour objectif de **renforcer l'attractivité et la compétitivité du pavillon français**.

L'article 10 prévoit **l'ouverture du registre international français (RIF) à la grande pêche** ainsi qu'aux navires de plaisance professionnelle de **plus de 15 mètres**, afin de renforcer la compétitivité des armements français et de soutenir l'emploi maritime en permettant l'application de diverses exonérations fiscales.

L'article 10 bis, inséré par les députés en commission, vise à permettre le calcul de la proportion de marins communautaires, qui doit obligatoirement être de 25 % ou de 35 % selon les cas, à l'échelle de la flotte sous RIF et non par navire, à la demande de l'armateur.

L'article 11 a été supprimé à l'Assemblée nationale. Il comportait initialement cinq demandes de rapports au Gouvernement. La demande de rapport sur l'avenir de l'ENIM a été conservée et déplacée au sein de l'article 9 bis. Les quatre autres demandes de rapports ont été supprimées.

L'article 12 vise à assouplir les conditions dans lesquelles des casinos peuvent être installés à bord des navires. Actuellement, cette possibilité est ouverte uniquement aux navires immatriculés au RIF ou à Wallis-et-Futuna. L'article prévoit que l'autorisation d'ouvrir des casinos peut être accordée à tous les navires de commerce transporteurs de passagers, quel que soit leur registre d'immatriculation. Cela vise l'ensemble des navires de croisière ainsi que les ferries.

Le chapitre IV bis a été créé à l'initiative du rapporteur en séance publique à l'Assemblée nationale. Il comporte diverses mesures consacrées au **nautisme** et aux **loisirs de plage**.

L'article 12 bis A vise à soumettre les navires de plaisance qui battent pavillon étranger aux mêmes règles de sécurité que les navires sous pavillon français quand ces navires naviguent dans les eaux territoriales. L'objectif est de **répondre à des pratiques de dumping sécurité**, certains pays ayant des règles relatives au matériel d'armement et de sécurité et des normes de conduite particulièrement allégées.

L'article 12 bis B étend aux navires de plaisance non immatriculés au RIF la possibilité pour des entreprises de travail maritime (ETM) de pratiquer une activité de placement de gens de mer. L'objectif est de créer des emplois dans le secteur de la plaisance.

L'article 12 bis C vise à traiter le problème de l'abandon des navires de plaisance chez les professionnels du nautisme. Il permet à ces professionnels de bénéficier d'une procédure simplifiée pour ne pas être indéfiniment tenus responsables de la garde du navire de plaisance qui

n'aurait pas été réclamé par son propriétaire, en faisant procéder à sa vente ou sa déconstruction le cas échéant.

L'article 12 bis D complète l'article L. 321-1 du code de l'environnement, résultant de l'article 1^{er} de la loi Littoral de 1986, afin de préciser que la politique d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral doit avoir aussi pour objet la préservation et le développement des activités nautiques balnéaires.

E. LE VOLET SÉCURITÉ

Le chapitre V relatif à la sûreté et à la sécurité a été introduit par les députés.

L'article 12 bis, introduit en commission à l'initiative du rapporteur, étend de six à douze mois la durée maximale de l'autorisation d'exercice provisoire accordée aux entreprises privées de protection des navires engagées dans une démarche de certification.

L'article 12 ter correspond à l'article 17 de la proposition de loi initiale et a été déplacé pour être intégré à ce nouveau chapitre. Il prévoit la constitution d'une flotte à caractère stratégique permettant de sécuriser les approvisionnements, les moyens de communication, les services et travaux maritimes et de compléter les moyens des forces armées en temps de crise.

L'article 12 quater, inséré en séance à l'initiative du Gouvernement, prévoit un échange entre l'administration des douanes et celle chargée de l'énergie et du climat de tous les renseignements recueillis dans le cadre de leurs missions de gestion des produits pétroliers.

L'article 12 quinquies, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, autorise l'exercice des activités privées de protection des navires dans des zones définies par le Premier ministre en raison de menaces d'actes de terrorisme.

L'article 12 sexies, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, étend au transport maritime le dispositif de recueil de données relatives aux passagers existant pour le secteur aérien.

L'article 12 septies, inséré en séance à l'initiative du Gouvernement, fixe un cadre général pour la navigation des bateaux fluviaux dans les estuaires, aujourd'hui autorisée au cas par cas. L'objectif est de permettre à ces bateaux d'accéder aux ports maritimes pour y stationner.

L'article 12 octies, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, met à la charge des autorités portuaires et des exploitants bénéficiaires les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires.

L'article 12 nonies, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, élargit la zone portuaire de sûreté à l'ensemble des zones terrestres intéressant la sûreté des opérations portuaires.

L'article 12 *decies*, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, **étend le droit de visite** donné aux services de l'État pour assurer la sûreté à **l'ensemble des navires situés à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté**, en plus des zones d'accès restreint définies par arrêté.

L'article 12 *undecies*, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, soumet à une **habilitation** l'accès permanent à ces zones d'accès restreint, et à un **agrément individuel** l'exercice de missions de sûreté dans les ports, tous deux précédés d'enquêtes administratives.

L'article 12 *duodecies*, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, soumet à des sanctions administratives l'absence de plan de sûreté élaboré par l'autorité portuaire, le défaut de mise en œuvre des mesures de sûreté approuvées par le représentant de l'État dans le département et l'inobservation des dispositions relatives aux habilitations et agréments, tout en renvoyant à un décret le soin de les définir. Il précise que le représentant de l'État dans le département peut assortir chaque amende d'une astreinte journalière, en cas de mise en demeure restée sans effet.

L'article 12 *terdecies*, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, **durcit de six mois d'emprisonnement la sanction applicable** en cas d'intrusion sans autorisation dans une zone d'accès restreint, en plus des 3 750 € d'amende, et dispose que les officiers de port et les officiers de port adjoints doivent rendre compte de ces manquements à l'officier de police judiciaire compétent.

F. LES MESURES DIVERSES

En dehors des articles 20 et 22 délégués à la commission des affaires économiques, le titre III comprend une série de dispositions diverses sans cohérence d'ensemble.

L'article 19 vise à **affranchir les installations d'énergie marine renouvelable des obligations légales en matière d'assurance** au titre des **catastrophes naturelles** et d'assurance au titre du **terrorisme**. Cet article vise les projets d'éoliennes *offshore*. Les prescriptions actuelles en matière d'assurances obligatoires sont un frein à la participation d'assureurs étrangers ; or les capacités de couverture du seul marché français sont insuffisantes. L'article rend donc l'assurance de ces éoliennes moins contraignante pour ne pas bloquer la réalisation de ces projets.

L'article 19 *bis*, introduit par les députés en séance publique, vise à combler un vide juridique en matière de **responsabilité dans le cadre de l'utilisation des drones maritimes, de surface ou sous-marins**. L'article prévoit un régime de responsabilité comparable à celui existant pour les dommages produits à bord ou en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. L'article impose par ailleurs aux drones maritimes de porter des **marques extérieures d'identification**, dont la définition est renvoyée au pouvoir réglementaire.

Les articles **22 bis**, **22 ter** et **22 quater**, introduits par les députés en commission, visent principalement à mieux prendre en compte la **prévention des risques naturels liés aux submersions marines** en adaptant certaines dispositions de la loi Littoral.

L'article **22 quinquies**, introduit en séance publique, vise à **généraliser l'utilisation d'un dispositif collaboratif anticollision avec les cétacés** dans les sanctuaires Pélagos et Agoa.

L'article **22 sexies**, introduit en séance publique, vise à **appliquer à la Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna et aux Terres Australes et Antarctiques françaises les dispositions en matière de sécurité maritime prévues à l'article 85 de la loi relative à la transition énergétique**. Cet article prévoit que tout propriétaire de navire ayant l'intention de recycler celui-ci dans une installation de recyclage de navires doit le **notifier au ministre chargé de la mer**.

Enfin, l'article **23** vise à étudier la possibilité de **créer un code de la mer**, par le biais d'un rapport au Parlement, afin de renforcer le portage de la politique de la mer.

III. UNE NOUVELLE OCCASION MANQUÉE

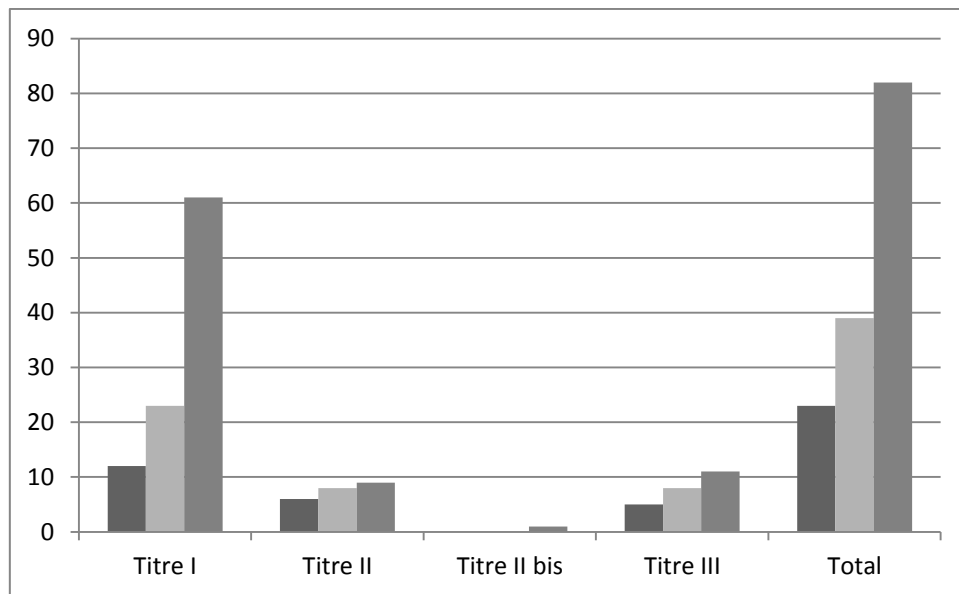
Votre rapporteur **salue l'impulsion donnée par Arnaud Leroy** pour faire avancer des mesures attendues dans un monde maritime constamment **négligé par le Gouvernement**. Il fallait certes commencer par là. Mais votre rapporteur anticipe d'ores et déjà l'**essoufflement de cette dynamique**, qui ne suffira pas à redorer le blason de la France maritime, **faute d'une véritable vision politique** en faveur de la croissance bleue. On se contente trop souvent de **poser la première pierre** en repoussant au lendemain les choix difficiles : le présent texte n'échappe pas à cette règle.

A. UN MANQUE DE CONSIDÉRATION POUR LE TRAVAIL DU SÉNAT

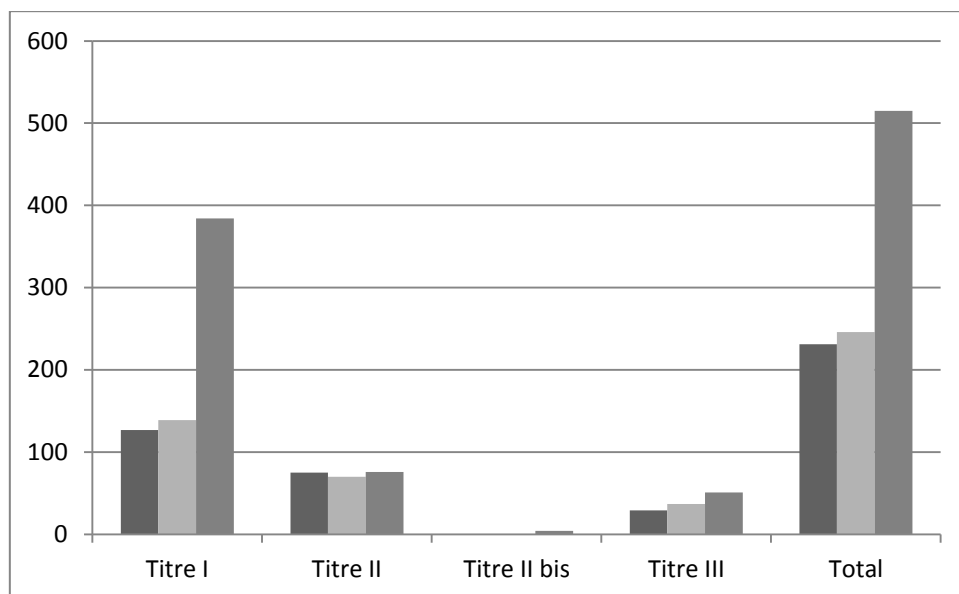
Entre son dépôt, le 8 juillet 2015 sur le bureau de l'Assemblée nationale, et son examen en séance publique par les députés, les 2 et 3 février derniers, cette proposition de loi est passée de 23 articles et 231 alinéas à 77 articles¹ et 515 alinéas, soit plus qu'un **triplément de volume en nombre d'articles et un doublement en nombre d'alinéas** par rapport à la version initiale.

¹ La proposition de loi comporte formellement 82 articles, mais il convient de retrancher les suppressions d'articles liées à des déplacements pour assurer la cohérence du texte, qui comporte réellement 77 articles.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ARTICLES ENTRE LA VERSION INITIALE, LE TEXTE DE COMMISSION ET LE TEXTE ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ALINÉAS ENTRE LA VERSION INITIALE, LE TEXTE DE COMMISSION ET LE TEXTE ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE



Votre commission a, elle, dû examiner ce texte dans des conditions déplorables, puisque le Gouvernement a décidé **d'engager la procédure accélérée** le 12 janvier 2016 et que la majorité présidentielle a fait le choix de l'inscrire au plus vite à l'ordre du jour. Votre rapporteur déplore ce manque de considération pour le Sénat, qui dispose de **trois semaines effectives** pour mener ses travaux, là où les députés ont eu huit mois.

C'est d'ailleurs la **troisième fois**, sur un total de trois textes à dimension maritime, **que le Gouvernement procède de la sorte**. Le projet de loi sur la piraterie maritime avait été transmis au Sénat le 20 avril 2014 après quatre mois de travail des députés, puis examiné en urgence par votre commission le 13 mai 2014 et en séance publique le 15 mai 2015. Le projet de loi, déguisé en proposition de loi, sur les dockers avait connu un sort similaire, que votre rapporteur Michel Vaspert avait alors dénoncé.

À chaque fois, bien sûr, **l'urgence à agir est invoquée**. Cela est d'autant plus troublant ici, que ce texte contient des mesures qui sont demandées par le monde maritime **depuis parfois près d'une décennie**.

À cela s'ajoute le fait que cette proposition de loi a tellement **été remaniée par l'administration**, qu'elle en est presque devenue, une fois de plus, un projet de loi. Les nombreux articles additionnels, écrits dans les bureaux de la direction des affaires maritimes au ministère des Transports, de la direction des douanes au ministère des Finances ou des directions des libertés publiques et des affaires juridiques, de la police judiciaire ou de la police aux frontières au ministère de l'Intérieur, en témoignent. Pour autant, ces dispositions **ne font l'objet d'aucune étude d'impact**, puisqu'elles ne figurent pas dans un projet de loi clairement assumé par le Gouvernement. Certaines mesures n'ont de surcroît qu'un lien très indirect avec l'économie maritime, en concernant par exemple **les migrants de Calais** ou la **lutte anti-terroriste**.

B. DES AMÉLIORATIONS PONCTUELLES EN FAVEUR DE LA COMPÉTITIVITÉ

Par le nombre de sujets traités et l'absence de mesures de grande envergure, cette proposition de loi s'apparente davantage à un **catalogue de mesures administratives** qu'à un grand texte capable de refonder la politique maritime de notre pays. Certes, **plusieurs dispositions vont dans le bon sens** et sont attendues par les acteurs socio-professionnels concernés, comme le *netwage* ou l'autoliquidation de la TVA. Mais elles ne permettent au mieux que d'alléger les contraintes réglementaires et de **réduire le fossé de compétitivité** qui nous sépare de nos concurrents.

Dans un calendrier contraint, votre rapporteur s'est attaché à **améliorer les dispositifs proposés** en gardant constamment à l'esprit la **recherche de compétitivité** de notre économie maritime.

Au chapitre I^{er} du titre I^{er}, relatif à la simplification administrative, votre rapporteur n'a proposé que **quelques amendements de précision**, de clarification et de cohérence, adoptés par votre commission. Les plus notables concernent la définition de la **contribution de sécurité de la propriété maritime** versée au moment de l'inscription d'une hypothèque maritime, afin de combler un vide juridique créé par les députés, et la **suppression du renouvellement annuel du permis d'armement**.

En ce qui concerne la gouvernance des ports maritimes, votre commission a soutenu les dispositions du chapitre II du titre I^{er}, qui permettent d'améliorer le fonctionnement des nouvelles instances de gouvernance des grands ports maritimes et renforcent la place des régions en leur sein. Votre rapporteur a notamment **salué la création d'une commission des investissements** au sein du conseil de développement, **réunissant les investisseurs publics et privés** qui seront désormais associés et concertés en amont de toute décision stratégique en matière d'investissement portuaire important. En revanche, il a estimé que pour avoir une réelle portée, cette commission devait pouvoir **émettre un avis conforme** sur le projet stratégique du port et sur les projets d'investissements les plus importants, au risque de devenir une énième instance de consultation sans réel pouvoir ni prise sur les décisions stratégiques. Mais **la commission n'a pas suivi votre rapporteur** sur cette proposition.

Au chapitre III du titre I^{er}, relatif aux gens de mer, votre rapporteur a proposé des **amendements visant à poursuivre l'effort de simplification et d'ajustement du droit du travail maritime** sur plusieurs points : le constat du délit d'abandon de gens de mer, la consultation des partenaires sociaux, la protection du délégué de bord, et la tentative de conciliation préalable en cas de différend sur un contrat de travail. Ces amendements ont été **adoptés par votre commission**.

Au chapitre IV du titre I^{er}, votre commission a souhaité, à l'initiative de votre rapporteur, **alléger la procédure prévue pour autoriser les jeux de hasard** à bord des navires transportant des passagers. Un amendement a donc **réécrit l'article 12**. Plutôt que d'étendre le régime existant pour les navires de croisière immatriculés à Wallis-et-Futuna, il s'agit de créer une **procédure alternative, adaptée et allégée**, correspondant plutôt aux besoins et aux spécificités des ferries. Ces derniers veulent pouvoir installer des **machines à sous**, en nombre réduit et dans une salle dédiée, afin de répondre aux souhaits de la clientèle, en particulier de la clientèle britannique en ce qui concerne le trafic transmanche. L'objectif est de renforcer de cette manière la compétitivité du pavillon français.

Au chapitre V du titre I^{er} relatif à la sécurité, votre commission a introduit, à l'initiative du rapporteur, deux mesures pour **compléter les moyens de lutte contre le terrorisme** et traiter en particulier la question de la menace provenant d'un passager ou d'un objet embarqué à bord. Votre commission a ainsi **étendu**, à l'article 12 *quinquies*, **la possibilité de recourir à des entreprises privées de protection des navires**, en supprimant la référence à une menace « extérieure » ainsi que le zonage dans lequel ces activités sont aujourd'hui autorisées. Elle a également créé un article additionnel pour permettre d'**interdire l'accès à bord de toute personne qui refuserait de se soumettre à des contrôles de sécurité** (fouilles des bagages ou palpations de sécurité).

Enfin, au titre III, votre rapporteur a proposé un article additionnel afin de prévoir une **date butoir, au 1^{er} janvier 2025, pour l'objectif inscrit dans la loi de transition énergétique de généralisation des systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'alimentation électrique à quai dans les ports**, qui a été repris par votre commission. L'article 22 *quinquies* relatif au dispositif anticollision avec les cétacés a été supprimé, non en raison d'une appréciation sur le fond, mais pour **éviter les débats parallèles** avec le projet de loi relatif à la biodiversité, en cours de navette parlementaire. Enfin, votre commission **n'a pas retenu la proposition de suppression de l'article 23**, qui comporte une demande de rapport sur la création éventuelle d'un **code de la mer**, dont votre rapporteur craint qu'il ne **serve de prétexte et d'illusion pour pallier le manque d'impulsion étatique** en faveur de la mer dans les dix-huit mois à venir.

C. QUAND IRONS-NOUS CHERCHER LA CROISSANCE BLEUE ?

À l'heure où **les grandes puissances font réellement le pari de la mer**, construisent de vraies infrastructures, explorent les fonds marins, affirment leurs revendications territoriales, développent les biotechnologies bleues et la recherche marine, **que faisons-nous ? De la simplification administrative !** La réponse n'est pas à la hauteur des enjeux. Faute de courage politique, **on évite soigneusement les vrais sujets** qui nous permettraient de rattraper notre retard.

On ne parle pas de **l'organisation du temps de travail et des congés**, alors qu'il faut en France trois équipages pour faire tourner un navire contre deux au Danemark. Quand nos concurrents pensent **auto-manutention des navires et automatisation des ports**, nous nous contentons de demander un **rapport sur l'ENIM** et de **préserver l'héritage statutaire des dockers**. C'est sans parler de l'effort financier consacré au monde maritime, **moins d'un dixième de point de PIB** : à ce niveau-là, il faut avoir l'honnêteté de ne pas parler de **politique maritime !**

Pour cette raison, votre rapporteur a proposé de **changer l'intitulé** de cette proposition de loi « *portant diverses dispositions en matière maritime* », mais l'amendement COM-43 n'a **malheureusement pas été adopté par votre commission**. Pourtant, il n'est pas convenable d'employer le terme d'« économie bleue » ou celui de « croissance bleue », qui sont **fortement connotés dans l'esprit de nos concitoyens**. Il ne faudrait pas donner l'impression, qu'avec ce **simple réajustement**, le travail a été fait ! Ce texte est utile, mais il faut **chercher une toute autre ambition pour l'économie bleue**.

Malheureusement, **ce Gouvernement n'est pas prêt à le faire**, les signaux sont clairs. Le Premier ministre vient de mandater **six parlementaires en mission sur les axes portuaires** de Dunkerque, du Havre et de Marseille. Ne pouvait-il pas le faire **avant** l'examen de ce texte, qui

aurait permis d'en traduire rapidement les conclusions ? Au contraire, il a préféré **séparer les deux calendriers**, en faisant le choix de la procédure accélérée, afin d'être sûr de **ne pas avoir à en assumer les choix budgétaires**. Car mettre les pieds dans l'eau, c'est souvent dix fois plus cher que de rester à terre !

Ainsi, **l'optimisme béat n'est vraiment plus de rigueur**. Écoutons les peuples de la mer, ils la connaissent et la comprennent : ils ont su **en partager intelligemment les fruits**, de générations en générations. La France a toutes les cartes en main pour être une puissance maritime majeure. Il ne **manque qu'un Richelieu ou un Colbert à la barre**.

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER}

RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE

Chapitre I^{er}

Simplifier les procédures administratives

Article 1^{er}

(articles L.5000-5, L. 5111-1 et L. 5112-2 du code des transports)

Alléger la procédure de jaugeage des navires pour les navires de charge dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres

Objet : cet article vise à alléger la procédure de jaugeage des navires pour les navires de charge dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres.

I. Le droit en vigueur

Le navire est certes qualifié de bien meuble par le code civil¹ mais il est en réalité **quasiment considéré comme une personne juridique**. L'article 1^{er} de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer énumère ainsi les éléments anciennement dits « *d'individualisation des navires* » que sont : le nom, le port d'attache, la nationalité et le tonnage².

Ces **éléments « d'identification »** sont désormais codifiés à l'article L. 5111-1 du code des transports, qui précise également que « *des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par voie réglementaire* ».

- En ce qui concerne le **nom**, il est librement choisi, généralement sur fond de sentiments et de nostalgie : on retrouve ainsi fréquemment des

¹ Art. 531 du code civil: « Les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant point partie de la maison, sont meubles : la saisie de quelques-uns de ces objets peut cependant, à cause de leur importance, être soumise à des formes particulières, ainsi qu'il sera expliqué dans le code de la procédure civile. »

² En poussant à l'extrême cette fiction juridique du « navire-personne », à l'instar du doyen Ripert, on pourrait même ajouter que le navire possède un rang social : un navire de pêche n'est pas un minéralier, un minéralier n'est pas un paquebot et un paquebot n'a pas le prestige d'un croiseur ou d'un porte-avions.

noms de jeunes femmes, d'opéras, d'explorateurs ou de héros. Une fois attribué, le nom du navire **ne peut être changé sans l'autorisation de l'administration des douanes** (art. 229 du code des douanes).

- Le **port d'attache** constitue le domicile légal du navire : porté sur la poupe, il est **librement choisi et peut être modifié** en fonction de la conjoncture économique, fiscale ou sociale. Le port d'attache correspond au **port d'immatriculation** administrative du navire, et ne doit pas être confondu avec le **port douanier** : ces deux ports ne coïncident pas nécessairement, puisque le navire est immatriculé par l'administration des Affaires maritimes et francisé par les services des douanes.

Cette situation est un **héritage de la Révolution française**, qui a mis fin à l'unité d'administration et de juridiction en matière maritime autrefois décidée par l'Ordonnance de Colbert¹, et réparti la gestion des navires entre deux administrations (douanes et Inscription maritime). En cas de discordance, on s'accorde cependant à dire que **le port administratif l'emporte sur le port douanier**. Mais cette imbrication des compétences entre administrations rend le système français peu lisible et peu attractif pour les armateurs.

- La **nationalité** est l'élément le plus important, fondé sur les exigences du droit international issues de la convention sur le droit de la mer². En droit interne, l'article L. 5112-1 du code des transports renvoie la fixation des « *règles relatives à la francisation des natives* » à la section II du chapitre Ier du titre IX du code des douanes (art. 217 à 231). L'article 217 du code des douanes, dans sa rédaction issue de l'article 2 de la loi du 3 janvier 1967, dispose ainsi que « *la francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y attachent. Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation.* »

Concrètement, la francisation renvoie, selon la loi du 27 vendémiaire an II, à « *l'ensemble des actes administratifs qui confèrent aux bâtiments qui y sont soumis la qualité de bâtiment français* ». Elle joue un rôle majeur pour la

¹ La grande ordonnance de la marine d'août 1681, aussi appelée code de la marine ou simplement ordonnance royale de 1681, est une grande ordonnance royale rédigée le 31 juillet 1681 sous le règne de Louis XIV, qui codifie de façon complète les usages en matière de transports maritime.

² L'article 91 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, stipule que :

« 1. Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire.

2. Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet. »

Par la suite, des efforts ont été entrepris pour donner de la substance à l'immatriculation des navires : la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, adoptée à Genève le 7 février 1986, a fixé des règles relatives à la nationalité des équipages ou encore à la propriété des navires ; elle n'est cependant pas entrée en vigueur, faute d'une ratification par 40 États au moins (15 ratifications et adhésions enregistrées à ce jour).

détermination des **règles juridiques applicables au navire**, par exemple pour résoudre les litiges maritimes ou en matière pénale (le droit pénal de l'État du pavillon s'applique à bord). Elle ouvre également droit au **bénéfice de certaines aides financières** comme des exonérations de charges sociales patronales¹, des exonérations d'impôt sur le revenu pour les marins employés² ou des modalités spécifiques de calcul de l'impôt sur les sociétés³. Enfin, la francisation ouvre des **droits spécifiques** comme l'accès à des **navigations réservées** (dont le champ est aujourd'hui fortement réduit) ainsi que la **protection** législative, diplomatique et militaire et l'assistance technique de la République française.

Les **conditions pour obtenir la francisation**, initialement définies à l'article 3 de la loi du 3 janvier 1967, sont désormais fixées par les articles 219, 219 *bis* et 220 du code des douanes. Ils détaillent les **caractéristiques** qui permettent à un navire armé **au commerce, à la plaisance ou à la pêche** d'être francisé, notamment au regard des modalités d'appropriation du navire et de la qualité de son propriétaire (*v. infra* commentaire de l'article 1^{er} *bis* A).

Enfin, le navire peut **perdre sa nationalité dans certaines circonstances** (capture, confiscation, désaffectation ou dépècement du navire, perte du navire suite à un naufrage, vente à des personnes ne répondant pas aux critères fixés par les articles 219 ou 219 *bis*) et l'article 236 du code des douanes dispose que « *les propriétaires de navires sont tenus de rapporter l'acte de francisation au bureau de douane du port d'attache, dans un délai de trois mois, si le navire est perdu de quelque manière que ce soit ou si les conditions requises pour la francisation ne sont plus satisfaites* ».

• Le **tonnage** est « *l'expression de la capacité intérieure du navire* », selon les termes de l'article 2 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer. Cette capacité intérieure est déterminée par une **opération de jaugeage** dans les conditions définies à l'article L. 5000-5 du code des transports : « *La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées conformément aux stipulations de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires et, le cas échéant, aux dispositions des règlements communautaires* ».

¹ Les entreprises d'armement maritime qui emploient des marins affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) bénéficient de l'exonération des seules charges patronales ENIM, dès lors qu'elles sont soumises à une concurrence internationale. Les exonérations de charges non ENIM ne profitent qu'aux entreprises de transport de passagers.

² Les marins français naviguant sur un navire immatriculé au Registre international français (RIF) bénéficient de l'exonération d'impôt sur le revenu sous réserve de naviguer 183 jours à l'étranger.

³ Les armateurs français, en principe soumis à l'impôt sur les sociétés (IS), ont la possibilité d'opter, pour une période de dix ans renouvelables, pour un impôt forfaitaire de taxation calculé en fonction du tonnage des navires qu'ils exploitent (la « taxe au tonnage »). La visibilité sur le montant d'impôt payé est donc accrue, l'assiette ne fluctuant pas au gré des bénéfices et des pertes. Ce dispositif est appliqué par l'ensemble des États européens maritimes et par 80% de la flotte mondiale.

L'article L. 5112-2 du code des transports prévoit que « *tous les navires battant pavillon français sont jaugés à l'exception des navires de plaisance dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres* ». Il précise également que cette procédure donne lieu à la **délivrance d'un certificat de jauge** par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées.

Ce certificat est aujourd'hui **délivré par l'administration des affaires maritime**, même si la procédure de jaugeage relevait autrefois de l'administration des douanes. Sa délivrance « *peut donner lieu à perception d'une rémunération* » et il peut faire l'objet de mesures de retrait. Le certificat de jauge fait partie des titres de sécurité que tout navire battant pavillon français qui prend la mer **doit avoir à son bord** en application de l'article L. 5221-1 du code des transports.

II. La proposition de loi initiale

La version initiale de cet article vise à **simplifier le statut du navire** afin de le rendre plus commode pour les usagers comme pour les administrations maritimes.

Elle modifie cinq dispositions du code des transports afin de **clarifier les procédures de jauge**, les **conditions de radiation** du registre français et l'**identification des navires**.

Elle propose en outre de **mettre fin à la dualité administrative**, très spécifiquement française, concernant ces questions, en transférant l'ensemble des procédures de francisation des douanes vers les affaires maritimes. Cette évolution entraîne mécaniquement la **fusion de l'actuel acte de francisation et du certificat d'immatriculation** en un seul acte de nationalité.

Cet article a cependant été intégralement réécrit par la commission du développement durable, à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, et a fait l'objet d'un **nouveau découpage** : il ne concerne désormais que la procédure de jaugeage, tandis que l'article 1^{er} *bis* traite de la radiation d'office du pavillon français et l'article 1^{er} *ter* prévoit la mise en place du document unique tenant lieu d'acte de francisation et de certificat d'immatriculation.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article propose une nouvelle rédaction de l'article L. 5000-5 du code des transports visant à **clarifier les règlements communautaires et conventions internationales** qui s'appliquent au jaugeage, en fonction du **type de navire** :

– pour les **navires professionnels** qui ne sont pas des navires de pêche, il s'agit de la convention du 23 juin 1969 si leur longueur dépasse

24 mètres, et d'une **méthode simplifiée définie par voie réglementaire** sinon ;

- pour les **navires de pêche**, il s'agit des règlements européens relatifs à leur jaugeage, auxquels s'ajoute la convention du 23 juin 1969 si leur longueur dépasse 24 mètres.

Deux **précisions rédactionnelles** sont également apportées à l'article L. 5111-1 afin de prévoir que le nom du navire doit être **indiqué par son certificat d'immatriculation** et que le tonnage doit être « *défini en unités de jauge conformément à l'article L. 5000-5 du code des transports* ».

Enfin, un nouveau chapitre II *bis* intitulé « Jaugeage des navires » est inséré dans le titre Ier (« *Statut des navires* ») du livre Ier (« *Le navire* ») de la cinquième partie (« *Transport et navigation maritimes* ») du code des transports, qui comprend les articles L. 5112-2 et L. 5112-3 (nouveau).

Une nouvelle rédaction de l'article L. 5112-2 est proposée, dans un objectif de simplification administrative, qui a pour effet d'**instaurer un régime déclaratif** pour la jauge des navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche et dont la longueur est inférieure à 24 mètres. Cette déclaration valant certificat de jauge, **toute fraude est punie** des peines prévues à l'article L. 441-1 du code pénal pour le faux et l'usage de faux, c'est-à-dire **trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende**.

Quant au nouvel article L. 5112-3, il exonère uniquement de la procédure de jaugeage les navires de plaisance à **usage personnel** dont la longueur est inférieure à 24 mètres.

Concrètement, le calcul de la jauge des navires continuera à être effectué par l'administration des affaires maritimes et, le cas échéant, les sociétés de classification habilitées, pour :

- tous les navires de pêche et de plaisance à usage professionnel ;
- les navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche et les navires de plaisance à usage personnel, sous réserve, pour ces deux catégories, que leur longueur dépasse 24 mètres.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cette mesure de simplification administrative**, qui vise à **mettre en œuvre la recommandation n° 22 du rapport d'Arnaud Leroy** sur la compétitivité des services de transports et services maritimes français : « *Simplifier drastiquement les modalités de calculs de la jauge nationale pour les navires de moins de 24 mètres* ».

Il rappelle que cette méthode de calcul simplifiée est **déjà utilisée** pour les navires de commerce et de pêche d'une **longueur inférieure à 15 mètres** : l'extension du champ d'application de ce mode de calcul aux navires d'une longueur inférieure à 24 mètres concerne **880 navires de**

commerce et navires de plaisance à utilisation commerciale, soit 6 % de la flotte française de navires professionnels.

L'impact de ce changement de méthode est plus grand pour les navires de jauges moyennes et élevées. Les exemples transmis par l'administration montrent qu'il **ne faut pas attendre un renchérissement de la jauge mais plutôt une diminution** : un navire à passagers voit ainsi sa jauge passer de 63 à 45,79 et une barge voit la sienne passer de 270 à 226,22, ce qui représente des diminutions de 27 % et 16 % respectivement.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} bis A

(articles 219, 219 bis, 241 et 251 du code des douanes, articles 3, 43 et 57 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967)

Moderniser le régime de francisation des navires

Objet : cet article, introduit par l'Assemblée nationale en séance publique, précise les modalités de francisation et de gel de francisation des navires.

I. Le droit en vigueur

• **L'article 219 du code des douanes** définit les **règles de francisation** des navires armés au commerce ou à la plaisance, c'est-à-dire les conditions pour arborer le pavillon national. Ses dispositions résultent de l'article 2 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports. Cette loi **a adapté le droit français aux règles du marché unique** du transport maritime en **mettant fin au contrôle majoritaire des nationaux sur le pavillon français** qui résultait du décret n° 48-1985 du 12 août 1948 et de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer. Elle visait à garantir le libre établissement des ressortissants des États membres de la Communauté européenne et la libre circulation des biens communautaires en **alignant les droits des ressortissants de la Communauté sur ceux des Français** et en offrant un **accès comparable aux ressortissants des États parties à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE)**. Depuis, l'article 219 du code des douanes a été précisé par l'article 8 de la loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

En pratique, le **paragraphe I** énonce une série de **conditions cumulatives**. Outre le **respect des normes de sécurité** en vigueur, le navire doit avoir **été construit dans le territoire d'un État 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.

S'y ajoutent des **conditions relatives à l'appropriation du navire et à la qualité de son propriétaire**. Ainsi, le navire doit être **détenu à plus de 50 % ou être destiné à appartenir à plus de 50 %** après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

- soit par des **personnes physiques** ressortissantes de l'UE ou de l'EEE justifiant d'une domiciliation en France au moins « *pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire* » ;

- soit par des **sociétés** domiciliées dans l'UE, l'EEE ou en dehors en application d'une convention conclue par la France, à condition que le navire « *soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français* » ;

- soit **à la fois par des personnes physiques et des sociétés** qui satisfont les conditions précédentes.

Toutefois, un **agrément spécial** dérogatoire peut être accordé :

- pour les navires détenus à plus de **25 % seulement** par des personnes mentionnées ci-dessus, à condition que la **gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes** ou, à défaut, confiée à d'autres personnes qui satisfont les mêmes critères ;

- dans le cas de l'**affrètement coque nue**¹ par une personne physique ou morale répondant aux conditions précédentes, « *qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et, le cas échéant, la gestion nautique, et si la loi de l'État du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger* ».

Enfin, le **paragraphe II** impose que les navires de commerce ou de plaisance frétés coque nue soient **dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français** pour conserver leur pavillon français. Cette règle résulte de la codification du 2° de l'article 3-1 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. En revanche, les dispositions qui permettaient de franciser

¹ L'affrètement coque nue se définit comme le contrat par lequel le fréteur met à disposition de l'affrèteur un navire sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets, cela en contrepartie d'un fret, moins important que celui demandé pour l'affrètement à temps. L'affrèteur dispose donc de la gestion nautique et commerciale. Il est responsable des dommages subis par le navire durant son exploitation, mais le fréteur reste responsable des dommages subis par la marchandise du fait d'un défaut initial de navigabilité ou d'un vice propre du navire.

les **navires étrangers ayant fait naufrage sur les côtes nationales**, devenus en totalité une propriété française et montés par des Français après réparations d'un montant au moins égal au quadruple de leur prix d'achat, ont été supprimées par la loi du 16 janvier 2001 car elles étaient devenues incompatibles avec le droit communautaire.

• Quant à l'**article 219 bis du code des douanes**, il a été introduit par la loi du 16 janvier 2001 afin de distinguer explicitement le **régime applicable aux navires armés à la pêche**. Une lecture comparée des deux articles 219 et 219 *bis* montre que les règles de francisation ne diffèrent que lorsqu'elles concernent les navires de pêche appartenant à un **État partie à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE)**, qui n'ont pas la possibilité d'arborer le pavillon national.

Les pays visés par cette limitation sont le Liechtenstein, l'Islande et **surtout la Norvège**. À l'époque, son introduction a été justifiée par trois arguments :

- d'abord, s'agissant d'un accord international, il doit y avoir **réciprocité** ; or, les ressortissants de l'Union européenne n'avaient, semble-t-il, la possibilité d'immatriculer des navires de pêche ni en Norvège ni en Islande ;

- ensuite, la pêche est **une activité qui a été volontairement exclue** de l'accord sur l'Espace économique européen ;

- enfin, les prix et les qualités de poisson pratiqués par les pêcheurs norvégiens étaient source d'un désordre qui **compromettait le contrôle des quotas communautaires** et des règles d'origine.

En complément, le paragraphe III de l'article 219 *bis* impose au navire francisé et armé à la pêche d'avoir **un lien économique réel avec le territoire français** et que le mandataire social de l'armement ou son représentant **réside sur le territoire français**. Cette mesure vise à **faire échec à la captation des quotas de pêche par des navires étrangers** à la Communauté européenne, comme ceux de la Norvège, qui obtiendraient une francisation dans le but de pêcher le poisson des eaux françaises et l'exploiter sur leur territoire national. L'

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, poursuit un triple objectif.

Premièrement, il **ajoute une condition à la francisation d'un navire**, qui permet de s'assurer que la gestion d'un navire, effectuée par **un gérant non propriétaire**, est réalisée **depuis la France**. Il complète à cette fin le A du 2° du I des articles 219 et 219 *bis* du code des douanes en prévoyant que « *si*

le navire est détenu en copropriété, chacun des gérants doit résider en France » ou y faire élection de domicile.

Deuxièmement, il **élargit les conditions de la francisation à l'affréteur coque nue** (personne physique ou société), en introduisant un E dans le 2° du I des articles 219 et 219 bis du code des douanes, afin de rendre le pavillon français plus attractif. En conséquence, il **supprime l'agrément spécial pour affrètement coque nue** au 3° du I des articles 219 et 219 bis.

Troisièmement, il généralise à l'ensemble des navires la possibilité du **gel de francisation** dont ne bénéficient actuellement **que les navires immatriculés au registre international français (RIF)**, sur la base d'une circulaire du 9 juillet 2008. À cette fin, il introduit un III à l'article 219 et un II bis à l'article 219 bis du code des douanes, qui disposent que *« la francisation d'un navire affrété coque nue peut être suspendue par gel du pavillon français à la demande de l'affréteur qui souhaite faire naviguer ce navire sous pavillon étranger pendant la durée du contrat d'affrètement »*.

En parallèle, une **protection spécifique des créanciers hypothécaires** est mise en place, dans la mesure où *« la francisation ne peut être suspendue qu'avec l'accord préalable des créanciers hypothécaires et à condition que la législation de l'État qui serait pour la durée du contrat l'État du pavillon ne permette pas dans de tels cas l'inscription sur ses registres de nouvelles hypothèques »*. Il est également expressément précisé que *« l'hypothèque consentie sur un navire dont la francisation est suspendue demeure inscrite au siège de la conservation hypothécaire »*.

Par coordination, l'article 241 du code des douanes, relatif à la constitution des hypothèques maritimes, est modifié afin de prévoir que les navires francisés en application du E du 2° du I de l'article 219 ou du E du 2° du I de l'article 219 bis **ne sont pas susceptibles d'hypothèques**. Il en va de même pour l'article 251 où l'on précise que **le gel de francisation constitue une exception au principe selon lequel toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un navire grevé d'une hypothèque est interdite**.

Enfin, le présent article procède à **diverses corrections rédactionnelles et coordinations législatives**. En particulier, il remplace systématiquement, aux articles 219 et 219 bis du code des douanes, la référence à la « Communauté européenne » par une référence à l'« Union européenne ». Il abroge également les articles 43 et 57 de la loi du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, dans la mesure où il s'agit de rédactions parallèles qui ne sont plus en cohérence avec les nouveaux dispositifs des articles 241 et 251 du code des douanes.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cet article**, dont la finalité est de **moderniser le régime de francisation** des navires pour, d'une part, **mieux l'encadrer**, d'autre part, **rendre le pavillon français plus attractif**. Pour en cerner la cohérence globale, il doit être lu en lien avec les dispositifs des articles 1^{er} *bis* (fixation des règles relatives à la radiation d'office du registre du pavillon français) et 1^{er} *ter* (mise en place d'un document unique en matière de francisation et d'immatriculation).

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} bis B
(article 219 du code des douanes)

Francisation de navires gérés depuis la France

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, ouvre la procédure de francisation aux navires étrangers dont la gestion commerciale et nautique est effectivement réalisée depuis la France.

I. Le droit en vigueur

Votre rapporteur renvoie au commentaire de l'article 1^{er} *bis* A pour une présentation détaillée du contenu de l'article 219 du code des douanes.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, complète la liste des conditions de francisation figurant au 2^o du I de l'article 219 du code des douanes.

Il permet ainsi de franciser des navires **armés au commerce ou à la plaisance** dont la **gestion commerciale et nautique** est « *effectivement exercée depuis la France, soit par un établissement de la société propriétaire, soit par une société française liée contractuellement avec le propriétaire* ». Le gestionnaire de navire, responsable de son exploitation, doit être « *détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion de la sécurité* » et répondre aux conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement qui permettent de s'assurer de son lien avec la France.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cette ouverture du régime de francisation**, à condition de veiller à la réalité du lien du gestionnaire avec la France. L'amendement COM-13 précise à cette fin **la notion d'établissement**, susceptible d'interprétations diverses, en insistant expressément sur son caractère « **stable** » pour éviter toute stratégie d'optimisation.

La notion d' « établissement stable » renvoie d'ailleurs à une **définition juridique précise** de la direction générale des finances publiques¹. Il s'agit d'une installation d'affaires qui doit disposer d'un **personnel propre** et d'une **structure présentant un certain degré de permanence**, dans le cadre de laquelle des contrats peuvent être établis ou des décisions administratives de gestion peuvent être prises.

Votre rapporteur propose également un amendement rédactionnel COM-51.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 1^{er} bis C
(articles 237 et 238 du code des douanes)

Droit de passeport

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, modernise le régime du droit de passeport.

I. Le droit en vigueur

La section 5 (« *Passeport* ») du chapitre Ier (« *Régime administratif des navires* ») du titre IX (« *Navigation* ») du code des douanes traite de la nécessité pour les navires étrangers de disposer d'un **passeport** et de l'obligation, pour certains navires, de régler un **droit de passeport**.

L'article 237 dispose ainsi que « *tout navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service de douanes* ». La délivrance de ce passeport est assortie, pour certains navires, de l'obligation de verser une taxe annuelle, conformément à l'article 238 du code des douanes. Cette taxe, dénommée **droit de passeport**, ne concerne que les **navires de plaisance ou de sport** appartenant à des **personnes physiques ou morales résidant en**

¹ Bulletin officiel des Finances Publiques – Impôts du 12 septembre 2012 (BOI-INT-DG-20-20-10-20120912).

France, quelle que soit leur nationalité. Elle est à la charge du propriétaire ou de l'utilisateur du navire, et perçue au profit de l'État ou, sous certaines conditions, de la collectivité territoriale de Corse.

Le droit de passeport a pour finalité **d'éviter que ces résidents français ne contournent les règles fiscales** en enregistrant leur navire sous pavillon étranger. Ainsi, le droit de passeport est calculé de la même manière que le droit annuel de francisation et de navigation, qui s'applique aux navires sous pavillon français.

Toutefois, l'article 238 du code des douanes prévoit une **majoration de ce droit** en cas de choix du pavillon d'un **pays ou territoire non coopératif en matière fiscale** : « *dans le cas des navires de plaisance ou de sport battant pavillon d'un pays ou territoire qui n'a pas conclu avec la France de convention d'assistance administrative en vue de lutter contre l'évasion et la fraude fiscales et douanières, le droit de passeport est perçu à un taux triple du droit de francisation et de navigation pour les navires d'une longueur de coque inférieure à 15 mètres et à un taux quintuple de ce droit pour les navires d'une longueur de coque supérieure ou égale à 15 mètres.* ».

Ces termes sont cependant **trop généraux** et permettent à certains États ou territoires **d'échapper à cette majoration** : ils sont actuellement interprétés comme concernant tout accord international et toute convention entre États organisant une coopération dans la lutte contre l'évasion fiscale, sans garantie d'effectivité.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, poursuit deux objectifs :

- il limite, à l'article 237 du code des douanes, l'obligation d'avoir à bord un passeport **aux seuls navires effectivement soumis au droit de passeport**, c'est-à-dire aux navires de plaisance et de sport détenus ou utilisés par des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ;

- il précise les termes employés à l'article 238, afin d'étendre la majoration du droit de passeport à tous les pays et territoires qui ne coopèrent pas **de manière effective** avec la France en matière de lutte contre la fraude fiscale, c'est-à-dire n'ayant pas conclu avec la France de convention fiscale comprenant une clause ou un accord **d'échange de renseignements** ou figurant sur la **liste des États et territoires considérés comme non coopératifs en matière fiscale**¹ fixée par l'arrêté du

¹ Anguilla, Guatemala, Niue, Belize, Iles Cook, Panama, Brunei, Iles Marshall, Philippines, Costa Rica, Liberia, Saint-Kitts-et-Nevis, Dominique, Montserrat, Sainte-Lucie, Grenade, Nauru, Saint-Vincent et les Grenadines.

12 février 2010 pris en application du deuxième alinéa du 1 de l'article 238-0 A du code général des impôts.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable au double-objectif de simplification administrative et de lutte contre l'évasion fiscale** poursuivi par le présent article.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} bis

(article 220 *bis* [nouveau] du code des douanes)

Radiation d'office du pavillon français

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, systématise la radiation du pavillon français pour les navires qui ne respectent plus les conditions de francisation.

I. Le droit en vigueur

Votre rapporteur renvoie à la lecture du commentaire de l'article 1^{er} pour le détail des conditions dans lesquelles un navire peut perdre sa nationalité.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été inséré par la commission du développement durable à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy. Il reprend une partie des dispositions qui **figuraient initialement au III de l'article 1^{er}** en plaçant celles-ci dans le code des douanes (au lieu du code des transports).

Ainsi, il ajoute un nouvel article 220 *bis* au paragraphe 2 (« Conditions requises pour obtenir la francisation ») de la section 2 (« Francisation des navires ») du chapitre Ier (« Régime administratif des navires ») du titre IX (« Navigation ») du code des douanes.

Ce nouvel article 220 *bis* prévoit qu' « un navire ne remplissant plus l'une des conditions requises pour obtenir la francisation mentionnées aux articles 219 ou 219 bis est radié d'office du registre du pavillon français par l'autorité

compétente ». Toutefois, il est précisé qu'un navire **ne peut être radié d'office s'il fait l'objet d'une hypothèque.**

III. La position de votre commission

Cette mesure de bon sens n'appelle pas de commentaire particulier.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} ter A
(article 231 du code des douanes)

Contenu de l'acte de vente d'un navire

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, met à jour les mentions obligatoires de tout acte de vente de navire.

I. Le droit en vigueur

L'article 231 du code des douanes énumère les **informations que doit contenir tout acte de vente** de navire (ou d'une « *partie de navire* »), à savoir :

« *a) le nom et la désignation du navire ;*

« *b) la date et le numéro de l'acte de francisation ;*

« *c) la copie in extenso des extraits dudit acte relatifs au port d'attache, à l'immatriculation, au tonnage, à l'identité, à la construction et à l'âge du navire. »*

Il impose également de présenter cet acte **dans le délai d'un mois** au service des douanes du port d'attache du navire, « *lequel annote en conséquence l'acte de francisation* ».

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, actualise le contenu de l'acte de vente en **modernisant le vocabulaire employé** à l'article 231 du code des douanes, pour le faire correspondre à la réalité des pratiques (« *part de navire* » au lieu de « *partie de navire* », « *type et modèle* » au lieu de « *désignation* »)

Il remplace également le c) de l'article 231 par **trois nouvelles mentions obligatoires** clairement distinctes :

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

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

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

Il supprime enfin la procédure obsolète consistant à annoter l'acte de francisation lorsque l'acte de vente est présenté au service des douanes.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cette actualisation bienvenue.**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} ter B

(article 247 du code des douanes et article 51 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer)

Rang des créanciers bénéficiant d'une hypothèque maritime

Objet : cet article, introduit en séance publique, précise les modalités de hiérarchisation des créanciers bénéficiant d'une hypothèque maritime sur un même navire ou bâtiment de mer.

I. Le droit en vigueur

Aux termes de l'article 51 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, codifié à l'article 247 du code des douanes, les créanciers bénéficiant d'une hypothèque maritime **sur un même navire** se voient attribuer **un rang en fonction de la date d'inscription de leur hypothèque** auprès du conservateur des hypothèques maritimes.

Ce rang détermine l'ordre dans lequel s'effectue la **répartition du prix de vente** du bien grevé des hypothèques. En cas d'**inscription de deux hypothèques le même jour**, elles se voient attribuer **le même rang et viennent donc en concurrence.**

Le régime juridique des hypothèques maritimes

L'hypothèque maritime est un **droit accordé à un créancier par le propriétaire d'un navire ou d'un bâtiment de mer et qui constitue une sûreté de sa créance**. Elle permet au prêteur de garantir sa créance sur le navire concerné et de jouir de prérogatives particulières en cas de défaut de l'emprunteur.

Elle fait l'objet d'une **inscription afin d'en assurer sa publicité et sa conservation** auprès du receveur régional des douanes, conservateur des hypothèques maritimes, dans la circonscription duquel se trouve le port d'attache du navire.

La spécificité de l'hypothèque maritime, héritage du XIX^e siècle, résulte de **l'absence d'hypothèque mobilière en droit à cette époque**. Afin de pallier cette absence, le navire a ainsi été historiquement **traité plutôt comme un immeuble** et a de ce fait été l'un des premiers à pouvoir faire l'objet d'une hypothèque¹.

Les hypothèques maritimes sont actuellement régies par les articles 43 et suivants de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, codifiés aux articles 241 et suivants de la section 7 (« *Hypothèques maritimes* ») du chapitre Ier (« *Régime administratif des navires* ») du titre IX (« *Navigation* ») du code des douanes, et par le décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.

Par comparaison, **en matière d'hypothèques immobilières**, l'article 2425 du code civil dispose que le rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription et, en présence de plusieurs inscriptions publiées le même jour, celles-ci **sont hiérarchisées en fonction de leur date de constitution**.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, propose de modifier l'article 247 du code des douanes afin de **hiérarchiser les créanciers inscrits le même jour** en fonction du moment (heure et minute) de leur inscription. Ainsi, seuls les créanciers inscrits à la même heure et à la même minute seront susceptibles de venir en concurrence.

En outre, le présent article **abroge l'article 51** de la loi du 3 janvier 1967, qui contient une **rédaction parallèle**.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cette modification**, qui vise à renforcer la sécurité des créanciers et à soutenir l'investissement dans les navires. Elle s'inscrit dans une **démarche globale de dématérialisation des**

¹ « *Hypothèque et privilèges maritimes* », Philippe Delebecque (2005), *Répertoire de droit commercial*, Dalloz.

formalités entamée par le service des douanes, qui permettra en particulier un **horodatage précis** des inscriptions en matière d'hypothèques maritimes.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} ter C

(articles 252 et 252 *bis* [nouveau] du code des douanes)

Responsabilité en matière d'hypothèque maritime

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, vise à supprimer la responsabilité personnelle et pécuniaire des conservateurs des hypothèques maritimes au profit d'une responsabilité générale de l'État.

I. Le droit en vigueur

L'article 252 du code des douanes, qui constitue l'unique article du paragraphe 6 (« *Remises et salaires, responsabilité de l'administration* ») de la section 7 (« *Hypothèques maritimes* ») du chapitre Ier (« *Régime administratif des navires* ») du titre IX (« *Navigation* ») du code des douanes, fixe trois éléments du régime des hypothèques maritimes :

- il désigne les **personnes chargées de la conservation des hypothèques maritimes**, en l'espèce les receveurs principaux régionaux des douanes ;

- il définit un **régime de responsabilité personnelle et pécuniaire de ces agents** pour les fautes commises dans le cadre de leurs attributions, et exonère l'État de cette responsabilité ;

- il renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de fixer le **tarif des droits à percevoir** lors de l'inscription d'une hypothèque maritime et le **cautionnement à fournir** par les receveurs principaux des douanes pour garantir leurs éventuels manquements : les textes réglementaires d'application sont respectivement le décret n° 69-532 du 28 mai 1969 fixant les remises et salaires attribués aux conservateurs des hypothèques maritimes et le décret n° 71-71 du 21 janvier 1971 fixant les garanties à fournir à l'appui de leurs actes par les conservateurs des hypothèques maritimes.

La responsabilité des conservateurs des hypothèques maritimes

Les conservateurs des hypothèques ont été instaurés par un édit de Louis XV du 17 juin 1771. Les conservateurs étaient supposés opérer comme des **préposés extérieurs à l'administration**.

En conséquence, chaque conservateur était **civilement responsable** des éventuelles erreurs commises dans la tenue des registres ou la délivrance des informations. Cette **responsabilité personnelle et pécuniaire** leur imposait de répondre sur leurs propres deniers des erreurs commises dans l'exercice de leur mission.

En contrepartie, le conservateur des hypothèques **bénéficiait d'une rétribution** encaissée **à titre personnel** sur chaque acte ou demande. Concrètement, cette contrepartie était composée d'une « **remise** » de **0,05 % du capital des créances**¹ et d'un **salaire de 5 francs**², soit 76 centimes d'euros, par formalité.

Or, depuis la loi n° 95-1346 du 30 décembre 1995 portant loi de finances pour 1996 (article 110), ces sommes **sont reversées dans leur intégralité au budget de l'État**. Cette modification n'a toutefois pas entraîné la suppression de la responsabilité personnelle et pécuniaire des conservateurs des hypothèques maritimes. L'**incohérence et l'anachronisme** qui résulte de cette situation a d'ailleurs été **dénoncé par la Cour des comptes** dans son rapport public annuel pour l'année 2008.

Par comparaison, s'agissant des **hypothèques mobilières**, le **statut des conservateurs des hypothèques et la responsabilité qui en découlait ont été supprimés** par l'ordonnance n° 2010-638 du 10 juin 2010. L'article 2450 du code civil dispose ainsi que « *l'État est responsable du préjudice résultant des fautes commises par le service chargé de la publicité foncière dans l'exécution de ses attributions* ». L'action en responsabilité de l'État pour ces fautes est exercée devant le juge judiciaire et, sous peine de forclusion, dans le délai de dix ans suivant le jour où la faute a été commise.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, vise à **supprimer la responsabilité personnelle et pécuniaire des conservateurs des hypothèques maritimes**, et à **reconnaître la responsabilité de l'État** pour le préjudice résultant des fautes commises par tout service en charge des hypothèques maritimes dans l'exécution de ses attributions.

- À cet effet, il propose une nouvelle rédaction de l'article 252 du code des douanes, qui **clarifie les compétences** : elle ne mentionne plus les « *receveurs principaux régionaux des douanes* » mais le « *service comptable des douanes compétent* » et renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de définir les modalités d'exercice de ses attributions en matière d'hypothèques

¹ Article 2 du décret du 28 mai 1969 : « *La remise est fixée à un demi pour mille du capital des créances donnant lieu à l'hypothèque, quel que soit le nombre de navires sur lesquels il est pris inscription. Toutefois, dans le cas où les navires affectés à la garantie d'une même créance sont immatriculés dans des ports dépendant de conservations différentes, la remise est due au conservateur de chacun des ports (...)* ».

² Article 3 du décret du 28 mai 1969 : « *les salaires seront de 5 F (...)* ».

maritimes : cette modification permet une **mise en conformité du texte avec la réforme du réseau comptable douanier**.

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

Enfin, cette nouvelle rédaction prévoit que la liste des conservations des hypothèques maritimes est fixée par arrêté du ministre chargé des douanes.

- Par ailleurs, un **nouvel article 252 bis** est inséré dans le code des douanes, pour définir spécifiquement le **régime de responsabilité** : il prévoit une **responsabilité de l'État** pour les fautes commises par tout service en charge des hypothèques maritimes dans l'exécution de ses attributions. Le statut du conservateur des hypothèques maritimes est **aligné sur celui des autres conservateurs d'hypothèques**.

L'action en responsabilité de l'État devra être introduite devant le juge administratif dans un **délai de quatre ans** à compter du jour où la faute a été commise, **harmonisant ainsi le délai de recours** avec celui en vigueur pour les autres cas de responsabilité de l'État.

- Enfin, le présent article propose un **nouvel intitulé pour le paragraphe 6** de la section 7 du chapitre Ier du titre IX du code des douanes comportant uniquement l'article 252 du code des douanes, qui devient « *Contribution de sécurité de la propriété maritime et responsabilité en matière d'hypothèque maritime* ».

La **contribution de sécurité de la propriété maritime** est ainsi la **nouvelle dénomination** proposée pour désigner les **droits perçus lors de l'inscription hypothécaire** ou lors de son renouvellement. Cette dénomination permet d'assurer une **cohérence lexicale avec la contribution de sécurité immobilière** qui est mise en œuvre pour les hypothèques immobilières.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cette mise en cohérence** du statut des conservateurs des hypothèques maritimes. Il signale cependant que la nouvelle version de l'article 252 du code des douanes crée un **vide juridique** : le paragraphe 3 de cet article, qui renvoie actuellement à un décret en Conseil d'État le soin de définir le **montant des droits perçus** par les conservateurs des hypothèques maritimes, est **supprimé dans cette nouvelle rédaction**.

Par conséquent, votre rapporteur propose, dans un amendement COM-15, d'introduire un **nouvel article 252 ter** qui **reprend les dispositions du décret n° 69-532 du 28 mai 1969¹ en les élevant au niveau législatif** dans la mesure où l'article 34 de la Constitution donne compétence au seul législateur pour fixer l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toute nature.

Cet amendement permet ainsi **d'assurer la poursuite de la perception de ces droits**, qui constituent la contrepartie du service fourni par les services de conservation des hypothèques maritimes. La **part salaire**, qui représente une **recette négligeable** et qui **complexifie le système**, est cependant **supprimée**, d'où la nécessité de gager la perte de recettes pour l'État.

Enfin, votre rapporteur propose une précision rédactionnelle à l'amendement COM-14.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 1^{er} ter D
(article 285 du code des douanes)

Mise à jour d'une référence

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, met à jour une référence dans le code des douanes.

I. Le droit en vigueur

Le 3 de l'article 285 du code des douanes prévoit la possibilité pour les ports maritimes de percevoir un **droit de port** en raison des opérations commerciales ou des séjours qui y sont effectués.

Il renvoie pour son application aux dispositions des articles L. 211-1 et suivants du code des ports maritimes, qui ont cependant été **abrogés** par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

¹ Décret n° 69-532 du 28 mai 1969 fixant les remises et salaires attribués aux conservateurs des hypothèques maritimes

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, **met à jour la référence** du paragraphe 3 de l'article 285 du code des douanes, en renvoyant désormais au titre II (« *Droits de port* ») du livre III (« *Les ports maritimes* ») de la cinquième partie (« *Transport et navigation maritimes* ») du code des transports.

III. La position de votre commission

Cette mesure de coordination législative à **droit constant** n'appelle pas de commentaire particulier.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} ter E

(articles 43 A [nouveau], 44 à 48, et 52 à 54 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer)

Abrogation de dispositions obsolètes

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, abroge certains articles de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, redondants avec le code des douanes.

I. Le droit en vigueur

La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer définit le **statut des navires et des bâtiments de mer** et certaines mesures particulières qui leur sont applicables.

La plupart des articles de cette loi ont été abrogés par l'article 7 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, **seul subsistant le chapitre VI relatif aux hypothèques maritimes.**

Parallèlement, la section 7 (« *Hypothèques maritimes* ») du chapitre Ier (« *Régime administratif des navires* ») du titre IX (« *Navigation* ») du code des douanes **fixe également le régime des hypothèques maritimes.**

Ainsi, **des dispositions redondantes** coexistent aujourd'hui dans ces deux textes :

Chapitre VI de la loi du 3 janvier 1967	Code des douanes
<p><i>Article 43 (supprimé par l'article 1er bis A) : Les navires et autres bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.</i></p> <p><i>L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.</i></p>	<p><i>Article 241 : Les navires et autres bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.</i></p> <p><i>L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.</i></p>
<p>Article 44 : L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial</p>	<p>Article 242 : L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.</p>
<p>Article 45 : L'hypothèque peut être constituée sur un bâtiment de mer en construction.</p>	<p>Article 245 : L'hypothèque peut être consentie sur un bâtiment de mer en construction</p>
<p>Article 46 : L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise du bâtiment s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machine, agrès et appareils.</p> <p>Elle ne s'étend pas au fret.</p>	<p>Article 244 : L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise du bâtiment s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machines, agrès et appareils.</p> <p>Elle ne s'étend pas au fret.</p>
<p>Article 47 : Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont subrogées au bâtiment et à ses accessoires :</p> <p>a) Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le bâtiment ;</p> <p>b) Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment ;</p> <p>c) Les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du bâtiment hypothéqué ;</p> <p>d) Les indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment.</p> <p>Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables</p>	
<p>Article 48 : Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret.</p>	<p>Article 246 : Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret.</p>
<p>Article 49 : Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la francisation sur un</p>	<p>Article 251 : 3. Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la francisation sur un</p>

bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en France.	bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en France.
<p>Article 50 : Les sûretés conventionnelles, constituées avant la francisation sur un bâtiment, sont valables et produisent effet à condition :</p> <p>1° D'avoir été publiées, conformément à la loi du pavillon du bâtiment ou, à défaut, du lieu de construction du bâtiment ;</p> <p>2° D'avoir été portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert du bâtiment ;</p> <p>3° D'avoir fait l'objet de la publicité réglementaire lors de la francisation.</p> <p>Des décrets détermineront les sûretés constituées en application d'une législation étrangère auxquelles s'applique le présent article.</p>	
<p><i>Article 51 (supprimé par l'article 1er ter B) : S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bâtiment ou sur la même part de propriété du bâtiment, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.</i></p> <p><i>Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de l'inscription.</i></p>	<p><i>Article 247 : 1. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bâtiment ou sur la même part de propriété du bâtiment, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.</i></p> <p><i>2. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, quelle que soit la différence des heures de l'inscription.</i></p>
<p>Article 52 : La publicité réglementaire conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date ; l'effet de la publicité cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.</p> <p>La publicité garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.</p>	<p>Article 248 : La publicité réglementaire conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date ; l'effet de la publicité cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.</p> <p>La publicité garantit, au même rang que le capital, deux années de l'intérêt en sus de l'année courante.</p>
<p>Article 53 : Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.</p>	<p>Article 249 : Si le titre de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.</p>
<p>Article 54 : Les inscriptions sont radiées, soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.</p>	<p>Article 250 : Les inscriptions sont radiées, soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.</p>
<p>Article 55 : Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou</p>	

<p>portion de bâtiment, le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.</p> <p>Si l'hypothèque ne grève qu'une portion du bâtiment, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du bâtiment se trouve hypothéquée, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.</p>	
<p>Article 56 : Dans tous les cas de copropriété, par dérogation à l'article 883 du Code civil, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une portion du bâtiment, continuent de subsister après le partage ou la licitation.</p> <p>Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du bâtiment sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.</p>	
<p><i>Article 57(supprimé par l'article 1er bis A) : Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.</i></p> <p><i>Si cette opération est, en outre, commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines prévues à l'article 314-1 du Code pénal.</i></p>	<p><i>Article 251 : 1. Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.</i></p> <p><i>2. Si cette opération est en outre commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines de l'abus de confiance prévues par les articles 314-1 et 314-10 du code pénal.</i></p>

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, propose de **simplifier le droit en vigueur en supprimant les doublons législatifs**.

Il propose ainsi d'abroger les articles 44, 45, 46, 48, 52, 53 et 54 du chapitre VI (« *Hypothèques maritimes* ») de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer.

Il propose également d'ajouter au début de ce chapitre VI un article 43 A renvoyant, pour les règles relatives aux hypothèques maritimes, vers la section 7 (« *Hypothèques maritimes* ») du chapitre Ier (« *Régime administratif des navires* ») du titre IX (« *Navigation* ») du code des douanes en complément des dispositions du présent chapitre. Cette **mesure de renvoi**

est justifiée, d'une part, par l'impératif d'intelligibilité de la loi, d'autre part, par le fait que seule la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 est **applicable dans certaines collectivités d'outre-mer**, et non le code des douanes. Par transitivité, cette disposition permet ainsi d'y maintenir en vigueur les articles concernés.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cette simplification législative à droit constant**. Il propose, à l'amendement COM-16, d'ajouter **l'article 49** de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 à la liste des articles abrogés, dans la mesure où celui-ci est repris à l'identique à l'article 251 du code des douanes.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 1^{er} ter F

(articles 1^{er} A [nouveau], 1, 2, 4 à 7, 13, 14, 23 et annexe de la loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation)

Abrogation de dispositions obsolètes

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, vise à mettre en conformité la loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation avec les dispositions du code des douanes et du code des transports.

I. Le droit en vigueur

La loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation détermine **trois catégories de droits** qui peuvent être perçus dans les ports maritimes pour l'ensemble des navires :

- un droit annuel sur les navires français dénommé **droit de francisation et de navigation** ;

- un droit annuel sur les navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers résidant en France dénommé **droit de passeport** ;

- un droit à raison des opérations commerciales ou des séjours effectués dans les ports dénommé **droit de port**.

Parallèlement, le code des douanes traite dans le chapitre I^{er} (« Régime administratif des navires ») de son titre IX (« Navigation ») du **régime administratif des navires et des droits y afférant, ces droits incluant le droit de francisation et de navigation et le droit de passeport.**

Le titre II (« Droits de port ») du livre III (« Les ports maritimes ») de la cinquième partie (« Transport et navigation maritimes ») du code des transports et les articles réglementaires R. 5321-1 et suivants y afférant traitent également de la **question spécifique des droits de port** que peuvent percevoir les ports maritimes.

En conséquence, **des dispositions redondantes ou partiellement divergentes** coexistent aujourd'hui dans ces différents textes :

Loi du 28 décembre 1967	Code des douanes et Code des transports
Chapitre 1	
<p>Article 1 : Les droits qui peuvent être perçus dans les ports maritimes français sont les suivants :</p> <p>1° Un droit annuel sur les navires dénommé.</p> <p>Droit de francisation et de navigation en ce qui concerne les navires français ;</p> <p>Droit de passeport en ce qui concerne les navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers résidant en France.</p> <p>2° Un droit de port, à raison des opérations commerciales ou des séjours effectués dans les ports, et comprenant :</p> <p>Pour les navires de commerce : Une taxe sur les passagers.</p>	<p>Article 223¹ du code des douanes pour le droit de francisation et de navigation.</p> <p>Article 238² du code des douanes pour le droit de passeport.</p> <p>Articles L.5321-1³ et R. 5321-1⁴ du code des transports pour le droit de port.</p>

¹ Article 223 du code des douanes : « Les navires francisés dont la longueur de coque est supérieure ou égale à 7 mètres ou dont la puissance administrative des moteurs est supérieure ou égale à 22 CV et les véhicules nautiques à moteur francisés dont la puissance réelle des moteurs est supérieure ou égale à 90 kW sont soumis au paiement d'un droit annuel, dénommé droit de francisation et de navigation, à la charge des propriétaires, au 1^{er} janvier de l'année considérée (...) ».

² Article 238 du code des douanes : « Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des personnes physiques ou morales, quelle que soit leur nationalité, ayant leur résidence principale ou leur siège social en France, ou dont ces mêmes personnes ont la jouissance, donne lieu à la perception d'un droit de passeport (...) ».

³ Article L. 5321-1 du code des transports « Un droit de port peut être perçu dans les ports maritimes relevant de l'État, des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires qui y sont effectués (...) ».

⁴ Article R. 5321-1 du code des transports « Le droit de port est dû à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires effectués dans le port. Les éléments constitutifs du droit de port comprennent, dans les conditions définies au présent code, les redevances suivantes : 1° Pour les navires de commerce : (...) d) Une redevance sur les passagers (...)».

Chapitre 2, Section 1	
<p>Article 2 : Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation, soumis à un visa annuel.</p>	<p>Article 218 du code des douanes : 1. Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation.</p>
<p>Article 3 : L'assiette, le taux et les modalités d'application du droit de francisation et de navigation prévu à l'article 1er ci-dessus sont fixés dans le tableau annexé à la présente loi.</p> <p>Le droit de francisation et de navigation est à la charge du propriétaire du navire.</p>	<p>Article 223 du code des douanes : Les navires francisés dont la longueur de coque est supérieure ou égale à 7 mètres ou dont la puissance administrative des moteurs est supérieure ou égale à 22 CV et les véhicules nautiques à moteur francisés dont la puissance réelle des moteurs est supérieure ou égale à 90 kW sont soumis au paiement d'un droit annuel, dénommé droit de francisation et de navigation, à la charge des propriétaires, au 1er janvier de l'année considérée.</p> <p>L'assiette, le taux et les modalités d'application de ce droit sont fixés comme suit : <i>tableau</i></p>
Chapitre 2, Section 2	
<p>Article 4 : Tout navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service des douanes.</p>	<p>Article 237 du code des douanes : Tout navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service de douanes.</p>
<p>Article 5 : Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers ayant leur résidence principale en France est soumis à un visa annuel donnant lieu à la perception du droit de passeport prévu à l'article 1er ci-dessus.</p> <p>Ce droit est à la charge du propriétaire du navire. Il est calculé dans les mêmes conditions, selon la même assiette, le même taux et les mêmes modalités d'application que le droit de francisation et de navigation prévu sur les navires français de la même catégorie.</p>	<p>Article 238 du code des douanes : Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des personnes physiques ou morales, quelle que soit leur nationalité, ayant leur résidence principale ou leur siège social en France, ou dont ces mêmes personnes ont la jouissance, donne lieu à la perception d'un droit de passeport.</p> <p>Ce droit est à la charge du propriétaire ou de l'utilisateur du navire. Il est calculé dans les mêmes conditions, selon la même assiette, le même taux et les mêmes modalités d'application que le droit de francisation et de navigation prévu à l'article 223 ci-dessus sur les navires français de la même catégorie. (...)</p>
Chapitre 3, Section 1	
<p>Article 6 : Le droit de port applicable aux navires de commerce comprend :</p> <p>Une taxe à taux uniformes pour tous les parts, sur les passagers débarqués, embarqués ou transbordés à la charge de</p>	<p>Article R. 5321-1 du code des transports : Le droit de port est dû à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires effectués dans le port. Les éléments constitutifs du droit de port comprennent,</p>

l'armateur.	<p>dans les conditions définies au présent code, les redevances suivantes :</p> <p>1° Pour les navires de commerce :</p> <p>d) Une redevance sur les passagers ;</p> <p>Article R. 5321-34 du code des transports : Sous réserve de l'article R. 5321-35, la redevance sur les passagers est due à raison de chaque passager débarqué, embarqué ou transbordé dans les ports maritimes français.</p> <p>La redevance est à la charge de l'armateur. Elle est acquittée en même temps que la redevance sur le navire.</p>
Article 7 : 2° L'assiette et les taux de la taxe sur les passagers sont fixés par décret ;	Sous-section 2 (« Fixation des taux des droits dans les ports maritimes relevant de la compétence de l'État des dispositions communes ») et sous-section 3 (« Fixation des taux des droits de port dans les ports maritimes ne relevant pas de la compétence de l'État ») du chapitre II (« Droits de port ») du livre III (« Les ports maritimes ») de la cinquième partie réglementaire (« Transport et navigation maritimes ») du code des transports
Chapitre 4	
Article 13 : Le droit annuel sur le navire prévu au chapitre Ier de la présente loi est perçu au profit de l'État.	Article 224 du code des douanes : 1. À l'exception du produit afférent aux navires de plaisance mentionnés au dernier alinéa de l'article 223, perçu au profit de la collectivité territoriale de Corse, le montant du produit du droit de francisation et de navigation est affecté, dans la limite du plafond fixé au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.
Article 14 : La taxe sur les passagers prévue à l'article 6 de la présente loi est prévue à concurrence de 75 p. 100 au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port, et à concurrence de 25 p. 100 au profit de l'État.	<p>Article R. 5321-16 du code des transports : Les redevances mentionnées à l'article R. 5321-1 sont versées aux organismes suivants :</p> <p>1° Dans les grands ports maritimes, le grand port maritime ;</p> <p>2° Dans les ports autonomes, le port autonome ;</p> <p>3° Dans les autres ports relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements, la personne publique dont relève le port ou, si le contrat de concession le</p>

	prévoit, le concessionnaire.
Chapitre 5	
(articles 18 à 22 non détaillés)	
<p>Article 23 : Les dispositions de la présente loi relatives au droit annuel sur les navires sont applicables dans les ports de la Corse et dans ceux des départements d'outre-mer.</p> <p>En ce qui concerne le droit de port et les redevances d'équipement, les conditions d'application dans les ports visés au précédent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<p>Article 226 du code des douanes : Les dispositions relatives au droit de francisation et de navigation sont applicables dans les ports de la Corse, dans les ports des départements d'outre-mer et dans les ports fluviaux ouverts au trafic par bâtiments de mer.</p>
<p>Annexe : Tableau relatif au droit de francisation et de navigation</p>	
A : quotités pour chaque type de navire	Tableau de l'article 223 du code des douanes
<p>B : modalités d'application</p> <p>1° Le droit de francisation et de navigation est recouvré par année civile.</p> <p>En cas de retard dans le versement du droit de francisation et de navigation par rapport aux dates limites fixées par le décret d'application de la présente loi, une majoration de 10 p. 100 du montant de ce droit est automatiquement appliquée.</p> <p>2° Le renouvellement de l'acte de francisation en cas de perte, de vétusté ou de défaut de place pour l'inscription des annotations réglementaires a lieu sans frais.</p> <p>La délivrance d'un nouvel acte de francisation, nécessitée par un changement ayant pour effet de modifier les caractéristiques du navire soit au regard des règles de la navigation, soit en ce qui concerne l'assiette du droit de francisation et de navigation, donne lieu au paiement de ce droit.</p> <p>Lorsque les navires de commerce ou de pêche sont désarmés pendant une période qui recouvre en totalité d'une année civile, le droit annuel de francisation et de navigation n'est pas dû au titre de ladite année.</p> <p>3° Sont exonérées du droit de francisation et de navigation les embarcations appartenant à des écoles de sports</p>	<p>Article 224-1 du code des douanes: Il [<i>le montant du produit du droit de francisation et de navigation</i>] est recouvré par année civile.</p> <p>En cas de retard dans le versement du droit de francisation et de navigation par rapport aux dates limites fixées par décret, une majoration de 10 % du montant de ce droit est automatiquement appliquée.</p> <p>Article 228 du code des douanes: Le renouvellement de l'acte de francisation en cas de perte, de vétusté ou de défaut de place pour l'inscription des annotations réglementaires a lieu sans frais.</p> <p>La délivrance d'un nouvel acte de francisation, nécessitée par un changement ayant pour effet de modifier les caractéristiques du navire, soit au regard des règles de la navigation, soit en ce qui concerne l'assiette du droit de francisation et de navigation, donne lieu au paiement de ce droit.</p> <p>Article 224 du code des douanes : 3. Sont exonérés du droit de francisation et de</p>

<p>nautiques qui relèvent d'associations agréées par le ministère de la jeunesse et des sports.</p> <p>4° Sont exonérés du droit supplémentaire sur les moteurs, les moteurs auxiliaires des bateaux à voile d'une puissance administrative ne dépassant pas 3 CV.</p> <p>Bénéficie d'une détaxation de 50 p. 100 du droit supplémentaire sur les moteurs, le deuxième moteur des bateaux de moins de 10 tonneaux de jauge brute avant la qualité de moteur de secours définie par le décret d'application de la présente loi.</p> <p>5° La quotité du droit comme il est dû au tableau qui précède fait l'objet pour les navires de plaisance ou de sport d'un abattement pour vétusté égal à :</p> <p>25 p. 100 pour les bateaux de 10 à 20 ans ;</p> <p>50 p. 100 pour les bateaux de 20 à 25 ans ;</p> <p>75 p. 100 pour les bateaux de plus de 25 ans.</p>	<p>navigation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les embarcations appartenant à des écoles de sports nautiques qui relèvent d'associations agréées par le ministre chargé des sports ; <p>Article 223 du code des douanes : Tableau de quotité des droits</p> <p>b) Droit sur le moteur des navires (puissance administrative)</p> <p>Jusqu'à 5 CV inclusivement : Exonération</p> <p>Article 224 du code des douanes : 4. Les taux du droit sur la coque et du droit sur le moteur prévus au III de l'article 223 ci-dessus font l'objet, pour les navires de plaisance ou de sport, d'un abattement pour vétusté égal à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 33 % pour les bateaux de 10 à 20 ans ; - 55 % pour les bateaux de 20 à 25 ans ; - 80 % pour les bateaux de plus de 25 ans.
---	---

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, **propose de simplifier le droit en vigueur** en supprimant les doublons législatifs et les articles obsolètes.

Ainsi, le présent article **abroge** le chapitre I^{er} (« *Classification des droits de port et de navigation* »), l'article 2, la section 2 (« *Navires étrangers - Droit de passeport* ») du chapitre II (« *Droit annuel sur le navire* »), la section 1 (« *Navires de commerce* ») du chapitre III (« *Droit de port et redevances d'équipement* »), le chapitre IV (« *Affectation du produit des droits et taxes* »), l'article 23 de la loi n°67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation ainsi que le A et les 1, 3, 4 et 5 du B du tableau relatif au droit de francisation et de navigation annexé à cette même loi.

Il propose également d'ajouter au début de cette loi, avant le chapitre I^{er} (« *Classification des droits de port et de navigation* »), un article 1^{er} A renvoyant, pour les règles relatives aux droits de port et de navigation, vers le chapitre I^{er} (« *Régime administratif des navires* ») de son titre IX (« *Navigation* ») du code des douanes et vers le titre II (« *Droits de port* ») du livre III (« *Les ports maritimes* ») de la cinquième partie (« *Transport et*

navigation maritimes ») du code des transports en complément des dispositions de la présente loi. Comme précédemment, cette **mesure de renvoi** est justifiée, d'une part, par l'impératif d'intelligibilité de la loi, d'autre part, par le fait que seule la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 est **applicable dans certaines collectivités d'outre-mer**, et non le code des douanes. Par transitivité, cette disposition permet ainsi d'y maintenir en vigueur les articles du code des douanes et d'y rendre expressément applicables les articles du code des transports concernés par cette mesure.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cette simplification législative à droit constant**. Il propose, à l'amendement COM-52, de réécrire l'alinéa 4 afin **d'ajouter les articles 3 et 18** de la loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 et **le 2° du tableau annexé** à cette même loi à la liste des articles abrogés, dans la mesure où ceux-ci sont repris aux articles 223, 225, 228, 239 et 285 du code des douanes.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 1^{er} ter

(articles L. 5112-1-1 à L. 5112-1-3 [nouveaux] du code des transports)

Délivrance d'un document unique pour l'acte de francisation et le certificat d'immatriculation

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, vise à simplifier la procédure d'immatriculation des navires.

I. Le droit en vigueur

Votre rapporteur renvoie à la lecture du commentaire de l'article 1^{er} pour le détail des conditions dans lesquelles un navire est **immatriculé par l'administration des affaires maritimes** et **francisé par l'administration des douanes**.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été inséré par la commission du développement durable à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy. Il reprend une partie des dispositions qui **figuraient initialement au IV de l'article 1^{er}**.

Il **modifie l'intitulé** du chapitre II (« *Francisation* ») du titre I^{er} (« *Statut des navires* ») du livre I^{er} (« *Le navire* ») de la cinquième partie (« *Transport et navigation maritimes* ») du code des transports, qui devient « *Francisation et immatriculation* », et y ajoute **trois nouveaux articles** L. 5112-1-1, L. 5112-1-2 et L. 5112-1-3¹.

L'article L. 5112-1-1 donne un **véritable statut législatif** à l'immatriculation (qui, jusque-là, n'était pas véritablement définie) : il dispose que « *l'immatriculation inscrit un navire francisé sur un registre du pavillon français* » et précise que :

- tout navire battant pavillon français doit être immatriculé ;
- l'immatriculation donne lieu à l'établissement d'un certificat d'immatriculation.

L'article L. 5112-1-2 impose que tout navire battant pavillon français **qui prend la mer ait à bord** son certificat d'immatriculation.

Enfin, l'article L. 5112-1-3 prévoit que l'acte de francisation et le certificat d'immatriculation donnent lieu à la délivrance d'un **document unique**, dans un souci de simplification administrative.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cette mesure qui vise à **rendre le système plus lisible** pour les armateurs. En revanche, du côté de l'administration, les deux procédures de francisation et d'immatriculation **restent gérées respectivement par les services des douanes et par ceux des affaires maritimes**, car il s'agit de métiers bien distincts.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

¹ À l'heure actuelle, ce chapitre ne comporte qu'un seul article L. 5112-1 qui se borne à préciser que les règles relatives à la francisation des navires sont fixées dans le code des douanes.

Article 1^{er} quater
(article 224 du code des douanes)

Modification de cohérence

Objet : cet article, introduit en séance publique, précise les modalités d'agrément des associations responsables d'écoles de sports nautiques justifiant leur exonération du droit de francisation et de navigation.

I. Le droit en vigueur

L'article 224 du code des douanes est relatif au **droit de francisation et de navigation**. Aux termes du 3 de cet article, sont **exonérés** de ce droit :

- les embarcations appartenant à des écoles de sports nautiques qui relèvent d'associations agréées par le ministre chargé des sports ;
- les embarcations mues principalement par l'énergie humaine¹ ;
- les bateaux classés au titre des monuments historiques ;
- les bateaux d'intérêt patrimonial.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy. Il prévoit, au 3 de l'article 224 du code des douanes, que l'agrément qui permet aux écoles de sport de bénéficier de l'exonération du droit de francisation et de navigation **n'est plus donné par le ministre chargé des sports** mais par le **représentant de l'État dans le département**.

III. La position de votre commission

Cette modification vise à mettre le droit en adéquation avec la pratique, et n'appelle pas de commentaire particulier.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

¹ Il s'agit des « bateaux non pontés, principalement propulsés à l'aviron et dont le gréement et la mâture peuvent être montés et démontés par l'équipage sans aide extérieure » aux termes de l'article 14 du décret n° 2014-1536 du 18 décembre 2014 modifiant le décret n° 2007-1262 du 21 août 2007 définissant certaines exonérations du droit annuel de francisation et de navigation.

Article 1^{er} quinquies
(article L. 5412-7 du code des transports)

Suppression du journal de mer

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, allège les obligations d'écriture du capitaine en ce qui concerne le suivi des événements à bord.

I. Le droit en vigueur

À bord d'un navire, les **événements relatifs à la navigation** doivent aujourd'hui être **consignés sur plusieurs supports** :

- le **journal de mer** contient les **indications météorologiques et nautiques d'usage** et la relation de tous les **événements importants concernant le navire et la navigation** ;

- le **livre de bord** est constitué du « journal passerelle », du « journal machine » et du « journal radio », qui sont des **registres continus** des événements tenus par les quarts ;

- des rapports de mer peuvent être rédigés par le capitaine du navire pour des **événements méritant un signalement** particulier.

En particulier, l'article L. 5412-7 du code des transports prévoit que « *le capitaine tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés* ».

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, vise à **alléger les obligations d'écriture du capitaine** afin de le rendre plus disponible pour sa tâche essentielle de supervision des opérations du navire.

En conséquence, il **supprime l'obligation de tenue de journal de mer**, prévue par l'article L. 5412-7 du code des transports, et y remplace les termes « *tient régulièrement* » par « *veille à la bonne tenue* » en ce qui concerne le livre de bord : en effet, celui-ci n'est **pas uniquement rédigé par le capitaine** mais rempli de manière continue durant la navigation.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable à cette évolution**, dans la mesure où le journal de mer **ne paraît pas indispensable** : les événements ordinaires de la navigation peuvent être mentionnés dans le livre de bord et les

événements qui, par leur nature, méritent particulièrement d'être signalés, peuvent faire l'objet de rapports de mer.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 2

(articles L. 5231-2, L. 5232-1 à L. 5232-4, L. 5233-1, L. 5234-1 et L. 5236-2 [nouveau] du code des transports)

Réforme du rôle d'équipage : création d'un « permis d'armement »

Objet : cet article fusionne le rôle d'équipage et le permis de circulation à des fins de simplification administrative.

I. Le droit en vigueur

La loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime a astreint les navires ou engins pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance à la **possession d'un titre de navigation maritime**.

Cette obligation figure désormais à l'article L. 5231-1 du code des transports, qui prévoit que « *tout navire battant pavillon français ainsi que les engins flottants mentionnés au présent titre doivent être titulaires de l'un des titres de navigation maritime mentionnés à l'article L. 5231-2* », c'est -à-dire d'un **rôle d'équipage**, d'un **permis de circulation** ou d'une **carte de circulation**.

TITRES DE NAVIGATION REQUIS EN FONCTION DU TYPE DE NAVIRE

Titre de navigation	Catégorie de navire visée	Article du code des transports
Rôle d'équipage	Navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins professionnels au sens du 3° de l'article L. 5511-1 du code des transports, c'est-à-dire de « <i>gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire</i> »	L. 5232-1
	Bateau ou engin fluvial qui navigue exclusivement en aval de la limite de la navigation maritime et dont l'équipage est constitué de marins professionnels au sens du 3° de l'article L. 5511-1 du code des transports	L. 5232-2
	Navire de commerce effectuant des services réguliers de transport qui accomplit accessoirement une partie de son parcours au-delà des limites de la navigation maritime (la totalité du parcours est alors considérée comme maritime)	L. 5232-3

Permis de circulation	Navire ou engin flottant dont l'équipage n'est pas constitué exclusivement de personnel professionnel exerçant la profession de marin au sens du 3° de l'article L. 5511-1 du code des transports	L. 5233-1
Carte de circulation	Navire de plaisance n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié au sens des 3° et 4° de l'article L. 5511-1, c'est-à-dire ni marin professionnel ni gens de mer (entendu comme « toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit »)	L. 5234-1
	Engin de sport nautique figurant sur une liste fixée par voie réglementaire.	

Le rôle d'équipage, **héritage du système de l'Inscription maritime** mis en place par la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) dans la continuité du système des classes créé par Colbert, est l'« *acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire* ». Il est traditionnellement **délivré par l'autorité maritime** au moment où elle procède à l'armement administratif d'un navire comportant un équipage professionnel, en vue d'une navigation déterminée.

En principe, ce document **arrête la liste de l'équipage**, constate de manière authentique et sous peine de nullité les **conditions de son engagement, justifie des services de navigation** accomplis par chacun de ses membres et **investit le capitaine du navire** des pouvoirs qui lui sont conférés par les lois et règlements. Il justifie également l'**affiliation au régime spécial des marins géré par l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM)** et le versement des cotisations. Ses énonciations sont **opposables** aux personnes de droit privé intéressées par l'expédition maritime ainsi qu'aux autorités et administrations publiques françaises et étrangères.

Il convient de distinguer le **rôle d'équipage** constitué à terre et **visé par l'administration**, permettant à celle-ci de vérifier que le navire possède l'effectif idoine (en termes quantitatif et qualitatif) pour prendre la mer, de l'exemplaire du rôle **gardé à bord** qui, après vérification de l'administration, n'est qu'une simple **liste d'équipage**. De façon schématique, le rôle d'équipage participe à l'**autorisation de naviguer**, dont le rôle « bord » concourt à prouver en tout lieu l'existence. Par exemple, la présence du rôle « bord » présume que l'armateur se trouve en règle avec l'ENIM, mais la preuve certaine des informations contenues ou annexées au rôle se trouve à terre, entre les mains de l'administration.

Aujourd'hui, le rôle d'équipage n'est plus dressé pour chaque expédition, mais **télé-déclaré annuellement** auprès de l'administration des affaires maritimes. Ce document fait l'objet de **plusieurs critiques**, qui témoignent de son caractère flou et obsolète :

- certes, le **champ d'application** du rôle d'équipage est défini précisément par les textes en vigueur : l'article L. 5232-4 dispose ainsi que « *les différents genres de navigation ainsi que les catégories de rôle d'équipage correspondantes sont définis par voie réglementaire* »¹ ; mais, il n'en va pas de même pour le **contenu** de ce document, qui **n'est défini par aucune disposition réglementaire**² : il existe presque autant de définitions du rôle d'équipage que d'administrateurs des affaires maritimes ;

- son **manque d'exhaustivité** le rend **inadapté aux besoins** de l'administration (il ne comprend que les personnels affiliés à l'ENIM, ce qui ne permet pas un contrôle efficace au titre de l'État du pavillon, qui nécessite des informations sur l'ensemble des gens de mer, marins ou non, résidant en France ou non) comme de l'ENIM (il ne mentionne pas les périodes non embarquées, qui sont pourtant soumises à cotisation) ;

- il génère **une multiplicité de demandes et de formalités administratives** pour les armateurs et ne correspond plus au fonctionnement actuel : dans beaucoup d'entreprises, un **rôle collectif** permet aujourd'hui de simplifier les déclarations **sans référence à un navire particulier** mais par rapport à l'ensemble de leur flottille (lorsqu'elle est composée de navires du même type, ce qui est généralement le cas).

II. La proposition de loi initiale

L'article 2 de la proposition de loi initiale visait à fusionner le rôle d'équipage et le permis de circulation en un « rôle d'entreprise », qui aurait été établi pour tous les navires appartenant à un armateur, et non plus navire

¹ Cependant, la partie réglementaire du code des transports n'est pas entrée en vigueur sur ce point, et la liste des navires reste fixée par l'article 5 de la loi du 1er avril 1942, à savoir :

« 1° Les navires qui pratiquent la navigation dite de commerce qui a pour objet le transport des passagers ou des marchandises ;

2° Les navires qui assurent les services de pilotage, de remorquage et d'assistance des navires de mer ;

3° Les navires qui pratiquent la pêche maritime ;

4° Les navires qui pratiquent la navigation de plaisance ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié ;

5° Les chalands de mer remorqués ;

6° Les bateaux baliseurs, les bateaux feux des ponts et chaussées et les bateaux automoteurs de cette administration qui opèrent dans les eaux maritimes, ainsi que les engins effectuant dans les ports maritimes des opérations de dragage et de sondage ;

7° Tous engins automoteurs effectuant des parcours en mer, à l'exception de ceux visés aux articles 6, 7 et 8 de la présente loi ;

8° Les embarcations affectées à l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine public maritime, si cette exploitation nécessite une navigation totale de trois milles ou plus.

L'autorité administrative détermine par voie réglementaire les diverses catégories de navigation de commerce, de pêche maritime, de cultures marines et de navigation de plaisance, ainsi que les catégories de rôle d'équipage correspondant et le caractère collectif ou individuel du rôle. »

² Bien que cela soit explicitement prévu à l'article L. 5232-1.

par navire¹. Les consultations menées par le rapporteur Arnaud Leroy ont cependant conduit à une **nouvelle rédaction**, adoptée par la commission du développement durable, qui poursuit un **double objectif** :

- la fusion du rôle d'équipage et du permis de circulation en un « **permis d'armement** » **recentré sur l'aspect régalien**, et qui concernera tous les navires dont l'équipage comprend des gens de mer, **marins ou non** (articles 2 et 2 bis) ;

- la création d'un « **état des services** » qui reprendra la fonction que le rôle d'équipage remplissait **pour l'ENIM** et pourra désormais être établi **pour un ou plusieurs navires** exploités par un même armateur (article 2 ter).

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article modifie le titre III (« *Titres de navigation maritime* ») du livre II (« *La navigation maritime* ») de la cinquième partie (« *Transport et navigation maritimes* ») du code des transports. Il a été complété par six amendements de précision juridique en séance publique.

À l'article L. 5231-2, la liste des titres de navigation maritime ne comprend désormais que le **permis d'armement** et la **carte de circulation**, ce qui matérialise la fusion du rôle d'équipage et du permis de circulation.

Par rapport au rôle d'équipage, la **définition du permis d'armement** est sensiblement étoffée à l'article L. 5232-1. D'une part, il concerne « *tout navire ou engin flottant dont l'équipage comprend au moins un marin* », ce qui permet de **couvrir à la fois l'ancien périmètre** du rôle d'équipage (équipage constitué uniquement de marins) et celui du permis de circulation (équipage comprenant des marins mais pas uniquement)². D'autre part, le permis d'armement a explicitement pour objet d'attester « *de la conformité de l'armement du navire, en matière de composition de l'équipage et de conditions d'emploi* » aux **règles du droit du travail et du droit social** applicables aux gens de mer.

Le **contenu du permis d'armement** est toujours renvoyé au niveau réglementaire (ce renvoi figure désormais à l'article L. 5232-4) et devrait permettre, d'après les informations communiquées par l'administration, de **satisfaire en partie les obligations au titre du contrôle par l'État du pavillon**, par exemple :

¹ Le rôle collectif est jugé encore trop restrictif car il repose sur une notion de « *catégorie de navire* » qui n'existe plus dans la logique d'un rôle d'entreprise.

² Les autres navires, c'est-à-dire ceux qui n'ont à bord aucun marin professionnel, se verront délivrer une carte de circulation.

- s'assurer du respect de la **formalité de déclaration préalable à l'embauche prévue par l'article L. 1221-10 du code du travail**, qui permet de lutter contre le travail illégal¹ ;

- suivre les **visites d'aptitude des gens de mer**, de manière à s'assurer du respect de l'article L. 5545-3-1 du code des transports qui prévoit qu' « aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat d'aptitude médicale en cours de validité attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions » ;

- vérifier que les **temps de navigation des marins** permettent la **délivrance et le renouvellement de leurs titres**, obligation prévue par la convention STCW² ;

- garantir que les navires sont armés avec des **équipages dont le nombre et la qualification sont suffisants pour assurer leur sécurité**, obligation imposée notamment par la convention SOLAS de l'OMI³ ;

- garantir que les navires de commerce soumis à la convention MLC 2006 de l'OIT⁴ et les navires de pêche soumis à la convention n° 188 de l'OIT sur le travail dans la pêche⁵ disposent de la **certification sociale** adéquate ;

- vérifier que la **composition des équipages** est bien conforme aux règles posées par les articles L. 5522-1 et L. 5612-3 du code des transports, qui prévoient que les navires battants pavillon français doivent comprendre une certaine proportion des marins communautaires, ce qui permet de garantir qu'il existe un « *lien substantiel* » entre le navire et l'État dont il bat le pavillon, conformément aux exigences posées par l'article 91 de la convention de Montego Bay⁶.

Plusieurs autres **modifications de coordination et de cohérence** sont opérées aux articles L. 5232-1 à L. 5232-4, le chapitre II qu'ils constituent étant renommé « *Permis d'armement* » au lieu de « *Rôle d'équipage* ». Le chapitre III relatif au « *Permis de circulation* » est quant à lui supprimé (unique article L. 5233-1), tandis que l'article L. 5234-1 relatif à la carte de

¹ L'article L. 1221-10 du code du travail prévoit notamment que : « L'embauche d'un salarié ne peut intervenir qu'après déclaration nominative accomplie par l'employeur auprès des organismes de protection sociale désignés à cet effet ».

² Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) adoptée le 7 juillet 1978 et entrée en vigueur le 28 avril 1984.

³ La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) adoptée dans le cadre de l'OMI le 1er novembre 1974 et entrée en vigueur le 25 mai 1980 traite de la sécurité du navire en général (normes de construction, protection incendie, engins et dispositifs de sauvetage, radiocommunications, sécurité de la navigation, transport de cargaisons pouvant être dangereuses).

⁴ Convention internationale du travail maritime (Maritime Labour Convention ou MLC 2006) adoptée le 23 février 2006 dans le cadre de l'Organisation internationale du travail et entrée en vigueur le 20 août 2013.

⁵ Convention n° 188 concernant le travail dans le secteur de la pêche, adoptée dans le cadre de l'OIT le 14 juin 2007.

⁶ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

circulation **ne cible plus uniquement les navires de plaisance**, mais l'ensemble des navires n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié.

Enfin, le chapitre VI relatif à la **constatation des infractions** est complété par un nouvel article L. 5236-2 qui dispose que certaines personnes qualifiées¹ « *sont habilitées à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité ou de son adresse et, le cas échéant, de justifier de sa qualité de gens de mer* ».

Pour l'exercice de leurs missions, ces personnes ont accès à bord des navires **dans le cadre défini par les jurisprudences du Conseil constitutionnel² et de la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH)³**. Elles peuvent ainsi « *visiter le navire, et recueillir tous renseignements et justifications nécessaires ou exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et en prendre copie* ». Elles ne peuvent cependant accéder aux parties du navire à **usage exclusif d'habitation** qu'en cas de contrôle portant sur les conditions de sécurité, d'habitabilité, d'hygiène, de santé et de sécurité au travail. Dans une telle situation, conformément au troisième alinéa de l'article L. 5243-4, « *les parties à usage d'habitation ne peuvent être visitées qu'entre six heures et vingt et une heures, avec l'assentiment de l'occupant ou, à défaut, en présence d'un officier de police agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale relatives aux perquisitions, visites domiciliaires et saisies des pièces à conviction. Cet assentiment doit faire l'objet d'une déclaration écrite de la main de l'intéressé ou si celui-ci ne sait écrire, il en est fait mention au procès-verbal, ainsi que de son assentiment* ».

¹ Ces personnes qualifiées sont : les commandants ou commandants en second des bâtiments de l'État et les chefs de bord des aéronefs de l'État ; les administrateurs des affaires maritimes ; les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ; les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; le délégué à la mer et au littoral ; les agents publics commissionnés à cet effet par décision du directeur interrégional de la mer et assermentés.

² Décision n° 2013-357 QPC du 29 novembre 2013, Société Wesgate Charters Ltd [Visite des navires par les agents des douanes] : bien que l'intervention judiciaire ne soit plus considérée comme une garantie essentielle de la protection de l'inviolabilité du domicile comme du véhicule, des exigences constitutionnelles découlant de l'article 2 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 doivent encadrer la pénétration dans un domicile ; il incombe au législateur de fixer les règles visant à concilier la prévention des atteintes à l'ordre public et la recherche des auteurs d'infraction, avec le droit au respect de la vie privée.

³ CEDH, 25 février 1993, Funke c/ France : les visites domiciliaires et saisies douanières portent atteinte au droit au respect de la vie privée.

CEDH, 16 avril 2002, Sociétés Colas Est et autres c/ France : la France est condamnée en raison de l'absence de garanties entourant les opérations de visite par les agents de la DGCCRF.

CEDH, 15 octobre 2013, Gutsanovi c/ Bulgarie : la Cour rappelle, à propos d'une perquisition, qu'« en l'absence d'une autorisation préalable d'un juge et d'un contrôle effectif a posteriori de la mesure d'instruction contestée, [les] garanties procédurales n'étaient pas suffisantes pour prévenir le risque d'abus de pouvoir de la part des autorités de l'enquête pénale ».

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cet article, qui opère, pour l'essentiel, une **simplification administrative à droit constant**.

Puisque le marin continue de voir son activité gérée en fonction du type de navire sur lequel il navigue, le permis d'armement **ne va pas aussi loin que le rôle d'entreprise initialement proposé**, établi pour tous les navires appartenant à un armateur. Il reste cependant possible de délivrer un permis d'armement unique pour des navires du même type appartenant à la même entreprise. En outre, le caractère collectif est également satisfait par le second document, l'état des services, qui peut être délivré pour plusieurs navires d'une même entreprise (*v. infra* commentaire de l'article 2 *ter*)

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 2 bis

(articles L. 5511-3, L. 5511-4, L. 5532-1, L. 5542-5, L. 5542-18, L. 5552-16, L. 5552-18, L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4, L. 5755-4, L. 5762-1, L. 5772-1, L. 5785-3 et L. 5795-4 du code des transports, article L. 121-5 du code de justice militaire, articles L. 921 7 et L. 945 4 du code rural et de la pêche maritime, article L. 11 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, articles 59 et 993 du code civil, article 54 du code du travail maritime, articles 3, 5, 6, 6-1 et 10 de la loi n° 42 427 du 1er avril 1942 relative aux titres de navigation maritime, article 1er de la loi n° 77-441 du 27 avril 1977 portant dérogations, en ce qui concerne certains marins des départements d'outre-mer et du territoire d'outre-mer de la Polynésie française, à diverses dispositions du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938, et article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports)

Réforme du rôle d'équipage : dispositions de coordination

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, procède à des modifications de cohérence tirant les conséquences de la réforme du rôle d'équipage.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été inséré par la commission du développement durable, à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy. Il procède au

déplacement et à la modification, pour des raisons de cohérence rédactionnelle, du II de l'article 5 et des I et II de l'article 7 de la proposition de loi initiale. Il a été précisé par quatre amendements de conséquence adoptés en séance publique, toujours à l'initiative d'Arnaud Leroy.

- Des **modifications sémantiques** sont apportées à plusieurs articles pour tirer les conséquences de la réforme du rôle d'équipage opérée aux articles 2 et 2 *ter*.

Ainsi, le **terme « liste d'équipage » est substitué au terme « rôle d'équipage »** aux articles L. 5511-3 (définition de l'équipage), L. 5511-4 (définitions d'un capitaine, d'un officier et d'un maître d'équipage) et L. 5532-1 (traitement judiciaire des militaires embarqués à bord d'un navire civil) du code des transports. Il en va de même à l'article L. 121-5 du code de justice militaire (personnes soumises au code de justice militaire en temps de paix et hors du territoire).

Le **terme « état des services » est substitué au terme « rôle d'équipage »** aux articles L. 5542-18 (gratuité de l'indemnité de nourriture)¹, L. 5552-16 (services pris en compte pour le calcul de la pension de retraite des marins), L. 5552-18 (délai maximum pour l'annulation ou la réduction des services qui n'ont pas été actifs ou professionnels), L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4 et L. 5755-4 (réduction des contributions patronales et des cotisations personnelles versées pour le financement du régime d'assurance vieillesse pour les marins embarqués sur des navires de pêches immatriculés et armés respectivement dans un département d'outre-mer, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon), L. 5785-3 et L. 5795-4 (application de la gratuité de l'indemnité de nourriture respectivement à Wallis-et-Futuna et dans les TAAF) du code des transports, ainsi qu'à l'article 1^{er} (réduction de droit des contributions et cotisations) de la loi n° 77-441 du 27 avril 1977 portant dérogations, en ce qui concerne certains marins des départements d'outre-mer et du territoire d'outre-mer de la Polynésie française, à diverses dispositions du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938.

Le **terme « permis d'armement » est substitué au terme « rôle d'équipage »** aux articles L. 921-7 (autorisation des activités de pêche maritime) et L. 945-4 (sanctions d'infractions en matière de pêche maritime et d'aquaculture marine) du code rural et de la pêche maritime, à l'article L. 11 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance (modalités de prise en compte du temps de navigation active et professionnelle dans les services ouvrant droit à pension) ainsi qu'à l'article 3 (énumérant les titres de navigation maritime et le principe de leur

¹ Une modification de conséquence est également effectuée à l'article L. 5549-5 du code des transports (application de la gratuité de l'indemnité de nourriture aux gens de mer autres que marins).

renouvellement annuel) de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime.

La **référence au rôle d'équipage est remplacée par une inscription au « livre de bord »** dans les articles 59 (déclaration de naissance pendant un voyage maritime) et 993 (mention d'un testament fait au cours d'un voyage maritime) du code civil.

• D'autres mesures de clarification et de coordination sont également prévues :

À l'article L. 5542-5 du code des transports (signature du contrat d'engagement maritime), il est précisé que l'inscription sur la liste d'équipage d'une personne appartenant à la catégorie des gens de mer **dispense de déclaration préalable à l'embauche**. Par ailleurs, l'obligation de transmission des contrats d'engagement maritime à l'administration, qui incombait à l'armateur, est supprimée.

L'article 54 du code du travail maritime, relatif aux **lieux et époques de liquidation et du paiement des salaires**, est abrogé.

Les articles 5, 6, 6-1 et 10 de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime sont **définitivement abrogés**. Ces articles traitent du rôle d'équipage, du permis de circulation et des droits attachés à ces titres : déjà abrogés par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, ils ont été transitoirement maintenus en vigueur, en attendant l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires de ce code. Par coordination, les références à ces articles sont supprimées de l'article 9 de l'ordonnance qui prévoit leur abrogation.

Enfin, l'application de la réforme du rôle d'équipage est **écartée en Nouvelle Calédonie et en Polynésie**, par une mention expresse aux articles L. 5762-1 et L. 5772-1 du code des transports.

II. La position de votre commission

Ces dispositions de coordination n'appellent pas de remarques détaillées. Votre rapporteur propose, à l'amendement COM-17, de **supprimer le principe du renouvellement annuel du permis d'armement** dans la nouvelle rédaction de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime.

Il s'agit de **prolonger la démarche de simplification administrative**, dans la mesure où, à l'instar du permis de navigation en ce qui concerne la sécurité du navire, le permis d'armement **doit pouvoir conserver sa validité tant que les conditions d'exploitation du navire sont respectées**.

En parallèle, votre rapporteur s'est assuré auprès de l'administration qu'un **dispositif de sanctions administratives sera mis en place** dans le décret en Conseil d'État prévu par le texte, pour assurer la régularité du maintien du permis d'armement.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 2 ter

(article L. 5551-3 [nouveau] du code des transports)

Réforme du rôle d'équipage : création d'un « état des services »

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, reprend les attributions du rôle d'équipage relatives aux cotisations ENIM dans un nouvel « état des services » élaboré à l'échelle de l'entreprise.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été inséré par la commission du développement durable, à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, et complété par deux amendements de précision en séance publique. Il crée un nouvel article L. 5551-3 au chapitre Ier (« *Dispositions générales* ») du titre V (« *La protection sociale des marins* ») du livre V (« *Les gens de mer* ») de la cinquième partie (« *Transports et navigation maritime* ») du code des transports.

Cet article L. 5551-3 **définit l'« état des services »** comme le document « *identifiant l'ensemble des salariés d'une entreprise d'armement maritime qui exercent la profession de marin et sont affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine¹* ».

Il est explicitement précisé que ce document peut être établi **pour un ou plusieurs navires exploités par un même armateur**, et mis à jour sous forme **dématérialisée** : il s'agit concrètement de la **déclaration mensuelle informatisée des services et des taxes (DMIST)** déjà largement utilisée, et qui peut faire l'objet d'une déclaration trimestrielle simplifiée (DTS) pour les petits armateurs.

¹ Pour rappel, les gens de mer français autres que marins sont affiliés au régime général de sécurité sociale.

II. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cette **mesure de simplification administrative** qui garantit un **meilleur suivi des positions du marin** (embarqué ou à terre) pour l'appel à cotisation et le calcul des droits à retraite et des prestations versées en cas de maladie, tout en facilitant la vérification du **respect des conditions d'exonération de charges sociales** pour les employeurs. Les marins eux-mêmes auront **plus facilement accès à leurs relevés d'embarquement** via une plateforme Internet spécifique¹.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 2 quater

Entrée en vigueur différée du permis d'armement

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, prévoit une entrée en vigueur différée du permis d'armement.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, prévoit une **entrée en vigueur différée** du permis d'armement, à une date fixée par décret en Conseil d'État et **au plus tard six mois après la promulgation de la loi.**

II. La position de votre commission

Cette **mesure transitoire** vise à permettre de **continuer à délivrer des rôles d'équipage** dans l'intervalle qui sépare la promulgation de la loi de la publication de ses dispositions d'application.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

¹ Ce « portail du marin » est actuellement en cours de développement.

Article 2 quinquies

Applicabilité outre-mer

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale en séance publique, prévoit l'application outre-mer des dispositions pertinentes du présent chapitre.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, vise à **étendre aux collectivités et territoires d'outre-mer** les dispositions pertinentes du chapitre 1^{er}.

Les dispositions des articles 1^{er} (procédure de jaugeage) et 1^{er bis} (radiation d'office du pavillon français) sont rendues applicables à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna, à la Polynésie française, à la Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

Il n'en va pas de même pour l'article 1 *ter*, qui prévoit la délivrance d'un document unique pour la francisation et l'immatriculation des navires. En effet, l'application de cette disposition poserait des difficultés à Saint-Barthélemy, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, car **seule la compétence « immatriculation » a été transférée et non la francisation** : la mise en place d'un document unique n'y semble pas pertinente. En revanche, l'application de cet article est bien étendue à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna, et dans les TAAF.

Quant aux articles 2 à 2 *ter* (réforme du rôle d'équipage), ils sont rendus applicables à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna, et dans les TAAF, mais **ni en Polynésie ni en Nouvelle-Calédonie**.

Enfin, en ce qui concerne les autres articles du chapitre Ier du titre Ier introduits en séance publique (1 *bis* A, 1 *bis* B, 1 *bis* C, 1 *ter* A, 1 *ter* B, 1 *ter* D, 1 *ter* E, 1 *ter* F, 1 *quater*), leur extension n'est pas envisagée dans la mesure où le **code des douanes n'est pas applicable** dans ces collectivités et territoires d'outre-mer.

II. La position de votre commission

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Chapitre II

Rénover la gouvernance des ports

La commission du développement durable de l'Assemblée nationale a créé, à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy, un **nouveau chapitre au sein du titre I^{er} de la présente proposition de loi : le chapitre II intitulé « Rénover la gouvernance des ports »**. Ce chapitre comprend, à l'issue de l'examen par l'Assemblée nationale, **neuf articles, dont huit ont été insérés en commission ou en séance publique**. L'article 4, autorisant le recours aux sociétés privées de protection des navires en cas de menace terroriste, a été déplacé au sein de la proposition de loi à l'article 12 *quinquies*, au sein du nouveau chapitre V relatif aux mesures de sûreté et de sécurité.

Avant 2008, il existait deux catégories de ports maritimes : les ports relevant de l'État et les ports « décentralisés ».

En effet :

- la **loi du 29 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes** a créé le **statut de « port autonome »**, concernant six ports en métropole¹. Ces ports autonomes sont des **établissements publics de l'État** dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Ils présentent la particularité d'exercer à la fois des fonctions administratives et des fonctions industrielles et commerciales, gérées par un conseil d'administration dont le directeur est nommé par décret en conseil des ministres après avis du conseil d'administration ; le port de La Rochelle acquiert le statut de port autonome en 2006 ;

- les **lois de décentralisation du 7 janvier 1983 et du 22 juillet 1983** ont confié aux **départements la gestion des ports maritimes de commerce et de pêche** à l'exception des ports autonomes et des ports dits d'intérêt national².

Après que les ports d'Ajaccio et de Bastia ont été transférés à la collectivité territoriale de Corse en 2002, la **loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a décentralisé le 1^{er} janvier 2007 les autres ports d'intérêt national métropolitains ainsi que le port de pêche du Larivot (Guyane)**.

La **loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire** a transformé les ports autonomes métropolitains en « **grands ports maritimes** » (GPM), qui demeurent des établissements publics de l'État, dont les **missions sont recentrées sur des activités régaliennes**, sur le modèle des ports d'Europe du Nord : autorité, sécurité, aménagement, investissement.

¹ Bordeaux et Le Havre depuis 1920, puis Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire et Marseille en 1965.

² Les communes ont également une compétence en matière de création, d'exploitation et d'aménagement des ports dont l'activité dominante est la plaisance.

Les GPM de Dunkerque, Rouen, Le Havre, Nantes/Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille représentent à eux seuls environ **80 % du tonnage total des ports français**. Les grands ports maritimes présentent, en vertu de l'article L. 5312-1 du code des transports, une importance particulière « *au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire* ».

Dans cet esprit, la réforme de 2008 a entendu **moderniser la gouvernance de ces grands ports maritimes** en prévoyant que chacun d'entre eux est dirigé par un **directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance** (article L. 5312-6 du code des transports).

Chaque GPM est ainsi doté :

- d'un **conseil de surveillance**, prévu à l'article L. 5312-7, composé de cinq représentants de l'État, quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, « *dont au moins un de la région et un du département* », trois représentants du personnel et cinq personnalités qualifiées ; il arrête les **orientations stratégiques** de l'établissement, exerce le **contrôle permanent de sa gestion** et délibère sur le **projet stratégique du port**¹ ;

- d'un **directoire**, prévu à l'article L. 5312-9 et dont le président est nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance ; il assure la **direction de l'établissement** et est responsable de sa **gestion** ;

- d'un **conseil de développement, instance consultative** prévue à l'article L. 5312-11, et au sein duquel sont représentés les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements ; ce conseil est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du port ; il **peut émettre des propositions** et demander qu'un point soit inscrit à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance ;

- d'un **conseil de coordination inter-portuaire** (pour certains seulement), qui assure la **cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux**, qui s'insèrent dans un même ensemble géographique ou sur un même axe fluvial (article L. 5312-12).

¹ La réforme de 2008 a également prévu, pour chaque GPM, l'élaboration d'un « **projet stratégique** » et d'un plan d'investissement sur cinq ans. Le projet stratégique détermine les **grandes orientations du GPM** pour l'accomplissement de ses missions et traite notamment de son positionnement stratégique, de sa politique de développement, de ses moyens prévisionnels, de ses projets d'investissements, des modalités d'exploitation des outillages, de sa politique d'aménagement et de développement durable ou encore des enjeux d'intermodalité. Il est présenté par le directoire au conseil de surveillance accompagné de l'avis du conseil de développement.

Toutes ces nouvelles instances de gouvernance ont été mises en place début 2009. Le **rapport d'information de Charles Revet** du 6 juillet 2011¹ fait au nom du groupe de travail sur la réforme portuaire, constitué par la commission de l'économie en février 2011 avait pour ambition de dresser un **premier bilan de l'application de la réforme de 2008**. Il relevait ainsi « *que les directeurs généraux se félicitent de la réforme de la gouvernance, qui a mis fin notamment à l'exercice solitaire du pouvoir grâce à la création d'un directoire de trois membres* ».

**DATES DE MISE EN PLACE DE LA GOUVERNANCE
DANS LES GRANDS PORTS MARITIMES**

	Bordeaux	Marseille	Dunkerque	La Rochelle	Le Havre	Nantes-St-Nazaire	Rouen
Installation du Conseil de surveillance	09/02/2009	23/01/2009	20/01/2009	16/01/2009	06/02/2009	08/01/2009	06/02/2009
Installation du Conseil de développement	02/03/2009	13/02/2009	17/02/2009	26/02/2009	27/02/2009	30/01/2009	05/03/2009
Conseil de surveillance d'approbation du projet stratégique	06/04/2009	03/04/2009	03/04/2009	27/03/2009	09/04/2009	12/06/2009	17/04/2009

Source : Rapport d'information n°728 fait au nom du groupe de travail sur la réforme portuaire

En outre, des conseils de coordination interportuaire ont été installés pour la Seine et la façade atlantique.

La réforme de 2008 a été **étendue aux ports d'outre-mer relevant de l'État**, les ports de Dégrad-des-Cannes (Guyane), de Fort-de-France (Martinique), de Port-Réunion, et le port autonome de la Guadeloupe, qui ont à leur tour accédé au statut de grand port maritime début 2013.

¹ Rapport d'information n° 728 (2010-2011) fait au nom du groupe de travail sur la réforme portuaire, Charles Revet, 6 juillet 2011.

Article 3 A

(article L. 5312-8-1 [nouveau] du code des transports)

Évolution de la composition du comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance de chaque grand port maritime

Objet : cet article, inséré en commission par l'Assemblée nationale, consacre dans la loi le comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance de chaque grand port maritime, qui devra en outre comprendre au moins un représentant de la région concernée.

I. Le droit en vigueur

La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a modernisé la gouvernance des grands ports maritimes (GPM) en prévoyant que chacun d'entre eux est dirigé par un directoire sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

Les articles L. 5312-7 et L. 5312-8 du code des transports précisent la composition et les missions du conseil de surveillance.

Article L. 5312-7 du code des transports

Le conseil de surveillance est composé de :

1° Cinq représentants de l'État ;

2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;

3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;

4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

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

Article L. 5312-8 du code des transports

Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

Un décret en Conseil d'État précise les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance.

À tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Une fois par trimestre au moins, le directoire présente un rapport au conseil de surveillance.

Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels avant leur certification par au moins un commissaire aux comptes et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent.

Le président du conseil de surveillance invite le président du conseil de développement à présenter les propositions de celui-ci.

Le conseil de surveillance **délibère sur le projet stratégique du port** mentionné à l'article L. 5312-13.

Les articles R. 5312-10 à R. 5312-26, créés par le **décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014¹**, précisent la composition, les missions et le fonctionnement de ce conseil de surveillance.

L'article R. 5312-22 dispose notamment que **le conseil de surveillance établit son règlement intérieur et peut constituer en son sein des commissions spécialisées**. En outre, **il constitue obligatoirement en son sein un comité d'audit**. L'article prévoit que « *le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier assistent aux séances de ce comité avec voix consultative* » et que le président du conseil de surveillance n'en fait pas partie.

Le comité d'audit a pour mission **d'assister le conseil de surveillance** dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'État.

Le conseil de surveillance fixe, dans la limite de ses attributions, les affaires qui sont de la **compétence du comité d'audit** et qui comprennent notamment :

- le contrôle de l'efficacité des systèmes de contrôle interne ;
- la supervision du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés ;
- les risques d'engagements hors bilan significatifs ;
- l'examen et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes.

¹ Décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports et à leur adaptation à l'outre-mer

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été ajouté par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, à l'initiative du rapporteur, afin d'introduire dans la partie législative du code la **définition du comité d'audit** et d'en **préciser la composition**.

Un **nouvel article L. 5312-8-1** est ainsi créé au sein du code des transports. Il prévoit :

- que le conseil de surveillance crée obligatoirement en son sein un comité d'audit (alinéa 2) ;
- que **le comité d'audit comprend au moins un représentant de la région du grand port maritime concerné** *« sauf dans le cas où il n'y a qu'un représentant de cette région au conseil de surveillance et que celui-ci est le président de ce conseil »* (alinéa 3).

Il reprend également (alinéas 4, 5 et 6) les missions du comité d'audit actuellement prévues dans la partie réglementaire du code.

Cinq amendements du rapporteur ont été adoptés **en séance publique** :

- la composition du comité d'audit est simplifiée : le texte adopté prévoit que ce comité comprend simplement « au moins un représentant de la région » sans exception dans le cas où le représentant de la région préside le conseil de surveillance ;
- c'est le commissaire du Gouvernement « auprès du grand port maritime » qui assiste aux séances du comité d'audit ;
- la rédaction de l'alinéa 6 est précisée.

III. La position de votre commission

Votre commission s'est montrée favorable à une consolidation du comité d'audit, dont le rôle est important, ainsi qu'à un renforcement du poids de la région en son sein.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 3 B
(article L. 5312-7 du code des transports)

**Renforcer la représentation de la région au sein du conseil de surveillance
des grands ports maritimes**

Objet : cet article, inséré en commission à l'Assemblée nationale, renforce la représentation de la région au sein du conseil de surveillance des grands ports maritimes.

I. Le droit en vigueur

La réforme portuaire de 2008 a entièrement revu la gouvernance des grands ports d'État, en plaçant notamment le directoire de chacun des grands ports maritimes sous le contrôle d'un conseil de surveillance qui a pour mission d'arrêter les orientations stratégiques du port et de contrôler sa gestion.

L'article L. 5312-7 du code des transports prévoit que le conseil de surveillance des GPM est composé de :

- cinq représentants de l'État ;
- quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;
- trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;
- et cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

Le conseil de surveillance élit son président, dont la voix est prépondérante en cas de partage égal des voix.

Le **décret du 30 décembre 2014** a apporté des précisions sur les membres représentant les collectivités territoriales :

- un membre du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port, désigné par ce conseil ;
- un membre du conseil général du département dans lequel se trouve le siège du port, désigné par ce conseil ;
- et deux représentants des communes et groupements de collectivités territoriales dont une partie du territoire est située dans la circonscription. Le décret instituant le grand port maritime détermine les deux communes ou groupements disposant d'un représentant. Celui-ci est

désigné parmi ses membres par l'organe délibérant de la commune ou du groupement.

Ces dispositions sont **codifiées à l'article R. 5312-11 du code des transports.**

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été inséré en commission à l'initiative du rapporteur. Il **modifie l'article L. 5312-7 du code des transports**, relatif à la composition du conseil de surveillance des grands ports maritimes.

Il prévoit que ce conseil comprend **cinq représentants des collectivités territoriales** (au lieu de quatre) :

- **deux représentants de la région** dans laquelle est situé le siège du port ;
- **trois représentants des autres collectivités territoriales** et de leurs groupements, dont au moins un représentant du département.

Il précise également que les cinq personnalités qualifiées siégeant au conseil de surveillance sont nommées par l'autorité compétente de l'État « *après avis du président du conseil régional* ».

Un amendement rédactionnel et un amendement de correction d'une référence du rapporteur ont été adoptés en séance publique.

III. La position de votre commission

Votre commission est favorable au renforcement de la représentation de la région au sein du conseil de surveillance des grands ports maritimes.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 3

(articles L. 5312-11 et L. 5713-1-1 du code des transports)

Création d'une commission des investissements au sein du conseil de développement de chaque grand port maritime

Objet : cet article crée une commission des investissements au sein du conseil de développement de chaque grand port maritime.

I. Le droit en vigueur

La réforme portuaire de 2008 a créé les **grands ports maritimes** (GPM), qui présentent des enjeux économiques et d'aménagement du territoire particulièrement importants et dont les **missions** sont listées à l'**article L. 5312-2 du code des transports** :

- réalisation, exploitation et entretien des accès maritimes ;
- police, sûreté et sécurité ;
- gestion et valorisation du domaine dont chaque port est propriétaire ou qui lui est affecté ;
- gestion et préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ;
- construction et entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;
- promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- aménagement et gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;
- promotion générale du port.

La loi de 2008 a également prévu que **chaque GPM élabore un projet stratégique**, qui « *détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre* ». Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels (article L. 5312-13).

Une **nouvelle gouvernance portuaire** a enfin été mise en place et a créé, **en plus du directoire, trois nouvelles instances de gouvernance** définies dans la section 2 du chapitre II du titre I^{er} du livre III du code des transports : le conseil de surveillance, le conseil de développement et le conseil de coordination interportuaire.

Le **conseil de développement** (article L. 5312-11) est une **instance consultative** réunissant les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements. L'article L. 5312-11 prévoit qu'il est **obligatoirement consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du port**. En dehors de ces questions, il peut également **faire des propositions** ou demander l'inscription de tel ou tel sujet à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

Le **décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014** a précisé la **composition et les modalités de fonctionnement de ce conseil de développement**, codifiées aux **articles R. 5312-36 à R. 5312-39**.

Chaque GPM peut avoir entre vingt et quarante membres au sein de son conseil de développement. Ce nombre est fixé par le décret instituant le port.

La composition du conseil de développement est répartie entre **quatre collèges** :

- **un collège des représentants de la place portuaire**, qui représente 30 % des membres du conseil et qui comprend des **représentants d'un certain nombre d'activités**¹ ;

- **un collège des représentants des personnels des entreprises exerçant leurs activités sur le port**, qui comprend 10 % des membres du conseil et qui est composé, au moins pour moitié, de représentants des salariés des entreprises de manutention portuaire ;

- **un collège des représentants des collectivités territoriales ou de leurs groupements situés dans la circonscription du port**, qui comprend 30 % des membres du conseil : ces derniers sont désignés par les assemblées délibérantes concernées et la liste des collectivités situées dans la circonscription du port qui ont un représentant au sein de ce collège est fixée par un arrêté du préfet de région après avis des préfets territorialement intéressés ;

- **un collège des personnalités qualifiées intéressées au développement du port**² nommées par arrêté du préfet de région, qui comprend 30% des membres du conseil.

Les membres du conseil de développement du GPM sont **élus pour cinq ans** et son président est élu parmi eux.

Cette instance consultative **se réunit au moins deux fois par an**, éventuellement à la demande du conseil de surveillance ou du directoire du GPM.

¹ Les activités représentées au sein de ce collège sont : les entreprises implantées sur le port, les compagnies maritimes desservant le port, les agences des compagnies de navigation implantées sur le port, les pilotes en activité sur le port, les sociétés exploitant des outillages sur le port, entreprises de services portuaires en activité sur le port, et notamment les entreprises de manutention, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public des douanes, les courtiers maritimes, les entreprises de transport et les opérateurs ferroviaires.

² Ce collège est composé, au moins pour un quart, de représentants d'associations agréées de défense de l'environnement et, au moins pour un quart, de représentants des entreprises et gestionnaires d'infrastructures de transport terrestre ; les membres de ce collège sont choisis parmi les membres des organismes représentatifs des principales branches industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port, établissements publics intervenant dans la circonscription du port ou intéressés au développement ou au fonctionnement du port, établissements publics d'aménagement, membres d'associations agréées de protection de l'environnement, représentants des entreprises de transport routier, ferroviaire ou fluvial, établissements publics gestionnaires d'infrastructures de transport, universitaires ou chercheurs spécialisés dans le domaine portuaire ou maritime, professionnels de la marine marchande tels que capitaines de navire.

Le conseil de développement donne, dans un délai d'un mois, un **avis motivé sur les questions dont il est saisi par le directoire ou le conseil de surveillance ou sur les sujets sur lesquels il est consulté**. Le délai d'un mois court à partir de la saisine. Lorsque l'avis n'est pas donné dans le délai prescrit, il est réputé favorable.

Il peut en outre constituer des commissions permanentes qui comportent un représentant au moins de chaque collège et peut leur déléguer sa compétence pour émettre des avis.

II. La proposition de loi initiale : la création d'un conseil des investisseurs publics et privés au sein de chaque port maritime.

L'article 3 de la proposition de loi initiale insérait un nouvel article L. 5311-1-1 au sein du code des transports pour **créer, au sein de chaque port maritime** (GPM, port maritime autonome, port maritime relevant d'une collectivité territoriale, port de Port-Cros), **un conseil des investisseurs publics et privés**, au sein duquel seraient représentées les personnes morales de droit public y ayant investi, ainsi que les personnes morales de droit privé, titulaires d'un titre d'occupation domaniale d'une durée supérieure à celle fixée par décret et ayant réalisé des investissements d'un montant supérieur à celui fixé par décret.

L'article initial prévoyait que ce conseil devrait rendre **un avis conforme sur le projet stratégique** propre à un GPM. Il serait en outre obligatoirement **consulté**, pour les grands ports maritimes mais aussi les ports autonomes et les ports décentralisés, **sur tout projet d'investissement important**.

L'objectif affiché par la proposition de loi initiale était d'établir un **partenariat entre les différents investisseurs d'un port**, afin de répondre au besoin d'investissement.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale : la création d'une commission des investissements au sein du conseil de développement

La commission du développement durable de l'Assemblée nationale a **réécrit l'article 3** afin de tenir compte du processus de concertation mené par le rapporteur lors de ses auditions et de ne pas surajouter une instance supplémentaire à la gouvernance actuelle des ports.

Ainsi, la nouvelle rédaction adoptée en commission à l'initiative du rapporteur :

- ne crée plus une nouvelle instance de gouvernance au sein de chaque port maritime mais **créé une commission en charge des investissements au sein du conseil de développement des grands ports maritimes** ;

- renforce la représentation de la région au sein du conseil de développement et étend le champ de ses consultations obligatoires.

L'article L. 5312-11 du code des transports, tel qu'il ressort des travaux de la commission, prévoit ainsi que siègent au sein du conseil de développement des GPM :

- des représentants des milieux professionnels, sociaux et associatifs ;

- les collectivités territoriales et leurs groupements et **notamment la région dans laquelle se trouve le siège du port.**

Les consultations obligatoires du conseil de développement sont renforcées : au projet stratégique et à la politique tarifaire s'ajoutent les **projets d'investissements du grand port maritime.**

Enfin, **une commission des investissements est constituée en son sein** : elle rend un avis sur les projets d'investissements réalisés sur le domaine portuaire.

En séance publique, l'Assemblée nationale a complété l'article afin de **préciser la composition et le fonctionnement de la commission des investissements.** Cette dernière :

- est présidée par le **président du conseil régional** ou son délégué ;

- est **composée**, à parité, **du directoire du GPM et de représentants d'investisseurs publics** membres du conseil de développement d'une part, **d'investisseurs privés** choisis parmi les membres du conseil de développement représentant des entreprises ayant investi sur le domaine du GPM de manière significative et titulaires d'un titre d'occupation supérieur ou égal à dix ans d'autre part ;

- rend un **avis obligatoire sur le projet stratégique avant sa transmission au conseil de surveillance**, qui lui est annexé et publié au recueil des actes administratifs du département ;

- **délibère à la majorité**, le président ayant voix de partage ;

- rend un **avis, à la demande des investisseurs, sur les projets d'investissements publics d'infrastructure d'intérêt général** à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure au projet stratégique ;

- peut émettre une **nouvelle délibération sur les investissements** à inclure au projet stratégique, **à la demande du conseil de développement** ;

- **transmet ses avis** au conseil de développement et au conseil de surveillance.

Ces compléments au texte de la commission ont été adoptés après un long débat sur la nature des avis rendus par la commission des investissements. Un premier amendement, qui a finalement été retiré,

proposait de soumettre les projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à un avis conforme de la commission.

Il est également précisé que **le conseil de développement** n'est plus seulement consulté sur le projet stratégique, la politique tarifaire et les projets d'investissements, mais **rend également des avis, transmis au conseil de surveillance**.

Un amendement du Gouvernement a également prévu que **la nature et le niveau des projets d'investissements soumis à l'avis** de la commission des investissements sont **fixés par décret** simple.

Enfin, un **amendement du rapporteur** a mis en cohérence l'article L. 5713-1-1 du code des transports, relatif à l'application, dans les ports maritimes de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion, de l'article L. 5312-11 relatif au conseil de développement. En effet, la loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports a prévu, à l'initiative du Sénat, que le conseil de développement de ces ports comportait au moins un représentant des consommateurs, en raison notamment, des spécificités du tissu économique et social des territoires ultra-marins qui confèrent aux infrastructures portuaires un rôle central quant à leur approvisionnement, à la formation des prix des produits transportés et finalement à la préservation du pouvoir d'achat des habitants des outre-mer.

IV. La position de votre commission

Votre commission a approuvé la démarche de renforcement de la phase de concertation des investisseurs, publics et privés, en amont de toute prise de décision relative à un projet d'investissement important, et de l'adoption du projet stratégique.

Le dialogue entre les investisseurs privés et publics est, à long terme, indispensable pour une meilleure compétitivité et attractivité des ports.

Néanmoins, votre rapporteur a considéré qu'une telle commission devait pouvoir fonctionner avec les moyens de ses ambitions. Il a en ce sens déposé un amendement prévoyant que l'avis rendu par la commission des investissements sur le projet stratégique et sur les projets d'investissement les plus importants devait être **conforme**. En effet, la procédure de l'avis simple, si elle entérine symboliquement une concertation, est en réalité dépourvue de toute forme d'influence et ne changera rien au processus de décision existant. Votre commission n'a cependant pas retenu cette proposition.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 3 bis
(articles L. 5312-12 du code des transports)

Assouplissement des conditions de création des conseils de coordination interportuaire

Objet : cet article, inséré en commission à l'Assemblée nationale, assouplit les conditions de création des conseils de coordination interportuaires.

I. Le droit en vigueur

Parmi les nouvelles instances de gouvernance mises en place par la réforme portuaire de 2008, le **conseil de coordination interportuaire** est la seule qui n'est pas automatique.

L'article L. 5312-12 du code des transports indique qu'il s'agit d'un outil, qui peut être créé par décret dans le but d'assurer « *la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial* ».

S'il est créé, ce conseil **associe des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables.**

Il a pour mission d'adopter un **document de coordination** des grandes orientations des différents ports concernés et **peut proposer des modalités de mutualisation de moyens.**

Il existe aujourd'hui trois conseils de coordination interportuaire :

- le **conseil de coordination interportuaire de la Seine**, créé par le décret du 19 mai 2009 entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen et le port autonome de Paris ;

- le **conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique**, créé par le décret du 25 août 2009 entre les grands ports maritimes de Nantes-Saint-Nazaire, de La Rochelle et de Bordeaux ;

- le **conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane**, créé par la loi du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer entre les grands ports maritimes de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été inséré en commission à l'initiative du rapporteur. Il modifie l'article L. 5312-12 du code des transports afin d'étendre les possibilités de créer un conseil de coordination interportuaire. Alors qu'aujourd'hui, ces créations ne sont possibles que pour assurer la cohérence entre plusieurs grands ports maritimes ou plusieurs grands ports maritimes et des grands ports autonomes fluviaux situés dans un même ensemble géographique ou sur un même axe fluvial, l'article prévoit que **cette création sera possible pour assurer la cohérence d'un ou plusieurs GPM avec des ports fluviaux, qu'ils soient autonomes ou non.**

III. La position de votre commission

Votre commission a considéré que cet article assouplissant les conditions de création d'un conseil de coordination interportuaire allait dans le bon sens. Il reprend, en outre, une idée déjà suggérée par Charles Revet dans son rapport d'information de 2011.

Extrait du rapport d'information de Charles Revet, 2011

Les ports français : de la réforme à la relance

« Second étage : **créer des conseils de coordination portuaire élargis, qui englobent les grands ports maritimes décentralisés, les ports fluviaux pertinents mais aussi les ports secondaires.**

Les conseils de coordination actuels ne comprennent pas les ports secondaires, ce qui est regrettable. Le périmètre de ces conseils élargis serait l'espace cohérent et pertinent sur le plan maritime et fluvial : il ne se limiterait donc pas aux façades maritimes pour ne pas pénaliser des régions comme la Bretagne. Les conseils de coordination interportuaire, créés par la loi de 2008, ouvrent la voie à une réforme plus profonde de la gouvernance. **La France a l'immense avantage comparatif d'être présent sur quatre façades : cet atout doit être exploité.** L'idée de créer des conseils de coordination interportuaire pour chaque façade est bienvenue, pour créer des solidarités de fait entre ports avant de mettre en commun certaines de leurs compétences, comme cela s'est fait dans la construction européenne. Votre rapporteur constate que les élus locaux, de manière générale, sont impliqués dans les réunions du conseil de coordination interportuaire de la Seine. Ceci prouve que l'on impliquera les collectivités territoriales dans le développement portuaire que si les structures de gouvernance changent radicalement et leur offrent une vraie place. Mais les conseils de coordination actuels souffrent de trois maux : ils ne sont pas systématiquement créés, ils excluent les ports secondaires et ils sont centrés uniquement sur des façades maritimes. La mission de ces conseils élargis serait double : fixer les grandes orientations stratégiques portuaires, et coordonner les investissements entre les ports. Pour ce faire, il est nécessaire que la gouvernance de ces conseils soit la plus large possible, en incluant toute les régions concernées. Bien évidemment, les ports ne doivent pas s'interdire d'entretenir des relations spécifiques même s'ils n'appartiennent pas aux mêmes conseils de coordination portuaire élargis.

L'État ne sera pas absent des structures de gouvernance des grands ports maritimes décentralisés et des conseils de coordination interportuaire élargis. Il continuera d'être présent, comme co-financeur et co-décideur dans ces nouvelles structures, mais il ne sera pas majoritaire et perdra son pouvoir de blocage. Votre rapporteur est conscient qu'il s'agit d'une modification en profondeur de la gouvernance des ports, mais elle est essentielle pour relancer vigoureusement leur croissance.

Cette réforme de la gouvernance s'accompagnerait d'une modification du mode d'intervention des collectivités territoriales. Aujourd'hui, les collectivités territoriales ne peuvent participer aux investissements portuaires que sous forme de subventions publiques, sans jamais récupérer les fruits des sommes investies, ce qui n'est pas de nature à les inciter à prendre part au développement du port. Il serait souhaitable qu'elles participent au financement des investissements portuaires, au travers des sociétés de développement local, pour récupérer ensuite une partie de leurs contributions ».

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 3 ter A (nouveau)
(article L. 5312-12 du code des transports)

Précision du document de coordination élaboré par les conseils de coordination interportuaires

Objet : cet article, inséré par votre commission, précise les objectifs et le contenu du document de coordination élaboré par les conseils de coordination interportuaire.

I. Le droit en vigueur

Afin de faciliter la concertation entre les grands ports maritimes et fluviaux, la réforme de 2008 a créé un outil de coordination interportuaire. L'article L. 5312-12 du code des transports prévoit qu'un **conseil de coordination interportuaire** peut être créé par décret dans le but d'assurer « *la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial* ».

Trois structures ont vu le jour depuis 2008 : le conseil de coordination interportuaire de la Seine, le conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique et le conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane.

Ces conseils sont composés de **représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables.**

Ils sont chargés d'adopter un **document de coordination** « *relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés* ». Ce document peut proposer des **modalités de mutualisation de moyens.**

Le décret n°2014-1670 du 30 décembre 2014 a précisé que ce document était adopté par le conseil de coordination interportuaire après avoir été soumis à **l'avis des conseils de surveillance ou des conseils d'administration des ports** qui y sont représentés. Il est en outre **révisé tous les cinq ans.**

Article L. 5312-12 du code des transports

Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.

Ce conseil adopte un **document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.**

Les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination peuvent, à leur demande, être associés à ses travaux.

La composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination sont déterminés par décret.

II. La position de votre commission

Votre commission a adopté **l'amendement COM-5 de M. Comminhes** afin de préciser que le document de coordination a pour objectif « *d'élaborer des positions communes par façade sur les enjeux nationaux et européens* » et peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens d'expertise et de services « *y compris de dragage et de remorquage* ».

Cette précision reprend en outre une recommandation du rapport d'Odette Herviaux de 2014.

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 3 ter
(article L. 219-6-1 du code de l'environnement)

Composition des conseils maritimes de façade

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, ajoute les représentants des ports de commerce décentralisés à la composition des conseils maritimes de façade.

I. Le droit en vigueur

L'article 83 de la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche a créé une structure interrégionale de concertation pour chaque façade maritime métropolitaine : **le conseil maritime de façade**, qui se réunit au moins une fois par an et qui s'occupe de sujets relatifs à l'utilisation, l'aménagement, la protection et la mise en valeur des littoraux et de la mer.

Il est composé de représentants de l'État, des collectivités territoriales, de leurs établissements publics, des professionnels du littoral et de la mer, de la société civile et des associations de protection de l'environnement.

L'article L. 219-6-1 du code de l'environnement prévoit qu'il **émet des recommandations** sur tous les sujets relevant de sa compétence et « *notamment sur la cohérence de l'affectation des espaces en mer et sur le littoral* ».

Il est également chargé d'identifier les secteurs naturels à protéger en raison de la richesse de la faune et de la flore, les secteurs propices au développement des activités économiques, y compris l'aquaculture, et les secteurs pouvant faire l'objet d'une affectation future.

Ses avis sont pris en compte pour l'élaboration des documents stratégiques de façade et des plans d'action pour le milieu marin.

Quatre conseils maritimes de façade ont été mis en place fin 2011¹ pour chaque façade maritime métropolitaine :

- Golfe de Gascogne ;
- Manche-Mer du Nord ;
- Méditerranée occidentale ;
- Mers celtiques.

Chaque conseil est présidé conjointement par le préfet maritime territorialement compétent et par le préfet de région du siège de la direction interrégionale de la mer.

Chacun de ces conseils comprend un **nombre maximal de 80 membres**, dont l'arrêté précise la répartition en cinq collèges.

Article 3 de l'arrêté du 27 septembre 2011 relatif à la composition et au fonctionnement des conseils maritimes de façade

Le conseil maritime de façade comprend quatre-vingts membres au plus, nommés par arrêté conjoint des préfets mentionnés à l'article 2.

Le conseil comprend cinq collèges :

- des représentants de l'État et de ses établissements publics ;
- des représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- des représentants des activités professionnelles et des entreprises, dont l'activité se rapporte directement à l'exploitation ou à l'usage de la mer ou du littoral ;
- des représentants des salariés d'entreprises ayant un lien direct avec l'exploitation ou l'usage direct de la mer ou du littoral, sur proposition des organisations syndicales représentatives ;
- des représentants des associations de protection de l'environnement littoral ou marin, ou d'usagers de la mer et du littoral.

Aucun collègue ne peut comporter plus de 35% du total des membres du conseil.

Les présidents des conseils maritimes de façade peuvent en outre désigner, dans la limite de dix membres, des personnalités qualifiées représentatives de la société civile et du monde scientifique.

Le rapport de parlementaire en mission établi par Odette Herviaux le 14 mars 2014 sur les enjeux et perspectives de la décentralisation portuaire indique que les conseils maritimes de façade ont mis en place des commissions ou groupes de travail thématiques.

¹ Arrêté du 27 septembre 2011 relatif à la composition et au fonctionnement des conseils maritimes de façade.

Ainsi, le comité « Nord Atlantique, Manche, Ouest (NAMO) » a créé le 19 mars 2013 un groupe de travail « développement durable des activités ». Le rapport cite également la création par le comité « Sud-Atlantique (SA) » le 27 mars 2013, d'un groupe de travail « développement durable et valorisation des ressources ».

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Ce nouvel article a été adopté en séance publique à l'initiative de la députée Colette Capdevielle : il modifie la composition des conseils maritimes de façade en ajoutant les représentants des ports de commerce décentralisés.

III. La position de votre commission

Votre commission a approuvé cet ajout, rappelant que ces ports traitent 71,4 millions de tonnes de marchandises, 22,3 millions de passagers et environ 200 000 tonnes de produits de la pêche.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 3 quater
(articles 1695 du code général des impôts)

Autoliquidation de la TVA

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, élargit à toutes les entreprises réalisant des opérations d'importation en France la possibilité d'opter pour un report de l'acquittement du montant de la TVA en l'inscrivant directement sur la déclaration fiscale mensuelle.

I. Le droit en vigueur

1. Le principe du décaissement du montant de la TVA auprès de l'administration douanière au moment du passage du bien à la frontière

Sur le territoire français, les importations de biens meubles corporels sont, par principe, soumises à la TVA (I de l'article 291 du code général des impôts).

L'article 1695 du code général des impôts prévoit que **cette TVA est perçue à l'importation comme en matière de douane**. Sa perception relève, par conséquent, de la compétence de la direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI).

La **TVA à l'importation** en France en provenance d'un pays tiers à l'Union européenne est donc **d'abord acquittée au moment du dédouanement auprès de l'administration douanière avant d'être déduite**, ce qui pèse sur la trésorerie des importateurs. L'importateur est tenu de procéder à un décaissement au moment du dédouanement pour régler la TVA à l'administration douanière avant d'en obtenir la restitution par l'administration fiscale, via la **déclaration mensuelle sur la TVA collectée (déclaration CA3)**.

Or, les États membres de l'Union européenne ont la **possibilité**, en vertu de la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de la taxe sur la valeur ajoutée¹, **de mettre en place un mécanisme permettant aux entreprises importatrices de déclarer et d'acquitter mensuellement la différence entre la TVA collectée sur leurs ventes et la TVA payée sur leurs achats (« autoliquidation »), ou de conserver le régime « traditionnel »** consistant à décaisser le montant de la TVA auprès de l'administration douanière au moment du passage du bien à la frontière.

Le rapport de la commission des finances du Sénat du 10 décembre 2014 sur le projet de loi de finances rectificative pour 2014, établi par Albéric de Montgolfier², indique que **16 États membres ont mis en place un mécanisme d'autoliquidation de la TVA pour les importations**.

En conséquence, une fraction du commerce international se réoriente vers les pays de l'Union européenne où est pratiquée **l'autoliquidation de la TVA à l'importation, qui présente l'avantage de lever la contrainte du décaissement** : de nombreux conteneurs destinés à la France transitent ainsi par les ports belges et néerlandais moyennant une déclaration d'échange de biens (DEB) et un transport routier complémentaire. Les entreprises préfèrent ainsi choisir un point d'entrée communautaire autre que la France afin de **bénéficier du régime douanier 42**, qui permet d'importer en exonération de TVA des biens qui font ensuite l'objet d'une livraison intracommunautaire.

Certaines estimations établissent que le système français de liquidation de la TVA au moment du dédouanement entraîne un manque à gagner d'environ 8 000 emplois et un milliard d'euros de chiffre d'affaires,

¹ L'article 211 de cette directive dispose que « les États membres peuvent notamment prévoir que, pour les importations de biens effectuées par les assujettis ou les redevables ou par certaines catégories d'entre eux, la TVA due en raison de l'importation n'est pas payée au moment de l'importation ».

² Rapport n° 159 (2014-2015) de M. Albéric de MONTGOLFIER, fait au nom de la commission des finances, déposé le 10 décembre 2014.

tout en pesant lourdement sur la compétitivité et l'attractivité des ports français.

2. La loi de finances rectificative pour 2014 a introduit un mécanisme encadré d'autoliquidation de TVA pour les importations réalisées sur le territoire français

Lors de la réunion du Conseil stratégique de l'attractivité du 17 février 2014, le Président de la République avait **annoncé une mesure dérogatoire à ce régime**, autorisant les entreprises titulaires d'une **procédure de domiciliation unique (PDU)**, à régler la TVA due à l'importation via la déclaration périodique du chiffre d'affaires et non sur la base de la déclaration en douane, dans l'objectif de développer l'attractivité des installations portuaires françaises.

L'article 52 de la loi de finances rectificative (LFR) n° 2014-1655 du 29 décembre 2014 a ainsi instauré la **possibilité pour une entreprise, assujettie à la TVA et titulaire d'une PDU**, d'opter, à partir du 1^{er} janvier 2015, pour **l'autoliquidation de la TVA à l'import**.

Ainsi, les entreprises assujetties à la TVA établies sur le territoire de l'Union européenne, ou leur représentant lorsqu'elles ne sont pas établies sur le territoire de l'Union européenne, pourront choisir le système de l'autoliquidation **à condition néanmoins de disposer d'un agrément à la procédure simplifiée de dédouanement avec domiciliation unique**. Cette procédure de dédouanement permet aux entreprises qui en bénéficient d'effectuer auprès d'un bureau de douane unique (bureau de domiciliation unique) l'ensemble de leurs formalités déclaratives et comptables de paiement au titre d'opérations réalisées sur l'ensemble du territoire.

L'encadrement par le système de l'agrément à la PDU vise à limiter le risque de fraude.

Article 1695 du code général des impôts

I. - La taxe sur la valeur ajoutée est perçue, à l'importation, comme en matière de douane.

La taxe sur la valeur ajoutée exigible lors de la mise à la consommation des produits pétroliers visés au 1^o du 1 de l'article 298 est perçue par la direction générale des douanes et droits indirects.

Pour les transports qui sont désignés par décret, la perception est opérée lors du passage en douane et selon les règles, garanties et sanctions prévues en matière douanière.

La taxe sur la valeur ajoutée due lors de la sortie de l'un des régimes mentionnés aux 1^o, a du 2^o et 7^o du I de l'article 277 A ou lors du retrait de l'autorisation d'ouverture du régime fiscal suspensif mentionné au a du 2^o du même I est perçue comme en matière de douane.

II. - Par dérogation aux premier et dernier alinéas du I, les personnes assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée établies sur le territoire de l'Union européenne et redevables de la taxe pour des opérations d'importation réalisées en France **peuvent, sur option, porter le montant de la taxe constatée par l'administration des douanes sur la déclaration mentionnée à l'article 287, lorsqu'elles sont titulaires d'un agrément à la procédure simplifiée de dédouanement avec domiciliation unique** instituée en application de l'article 76 du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire et des paragraphes 2 et 3 de l'article 253 du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire.

Les personnes assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée non établies sur le territoire de l'Union européenne et redevables de la taxe pour des opérations d'importation réalisées en France peuvent bénéficier de l'option mentionnée au premier alinéa du présent II lorsque le représentant en douane, au sens de l'article 5 du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, précité, auquel elles ont recours pour effectuer ces opérations a obtenu, pour leur compte, l'agrément à la procédure simplifiée de dédouanement avec domiciliation unique.

L'option prévue aux deux premiers alinéas du présent II prend effet le premier jour du mois suivant celui de la demande et prend fin le 31 décembre de la troisième année suivante. Elle est renouvelable par tacite reconduction, par période de trois années civiles, sauf dénonciation formulée au moins deux mois avant l'expiration de chaque période.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été inséré en séance publique à l'Assemblée nationale à l'initiative du rapporteur, contre l'avis du Gouvernement. Il vise à **élargir à toutes les entreprises réalisant des opérations d'importation en France la possibilité d'opter pour une autoliquidation de la TVA**, ouverte depuis le 1^{er} janvier 2015 aux seules entreprises titulaires d'un agrément à la procédure de domiciliation unique (PDU). Le II de l'article 1695 du code général des impôts est ainsi modifié pour supprimer l'encadrement de cette possibilité.

Les **arguments mis en avant** par le rapporteur avaient déjà été soulignés au moment de l'examen du projet de loi de finances rectificative pour 2015 au Sénat par votre rapporteur et un certain nombre de membres du groupe Les Républicains¹ ainsi que par les membres du groupe socialiste :

- la **procédure de domiciliation unique est complexe** et fait peser des contraintes administratives trop lourdes, notamment sur les PME et TPE : nécessité de mettre en place un magasin de dépôt temporaire, audit de 3 mois, avoir au moins deux points d'entrée, etc...

¹ Un amendement reprenant les mêmes dispositions que le présent article avait alors été déposé par Mme Gruny, M. Bizet, Mme Canayer, MM. Calvet, Chaize, Charon et César, Mmes Deromedi, Des Esgaulx et Duchêne, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, MM. Houel et Houpert, Mme Imbert, M. Lefèvre, Mme Létard, MM. Mandelli et Mayet, Mmes Mélot et Morhet-Richaud et MM. Pellevat, Pintat, Revet, Savary, Cornu et Husson.

- à la complexité de la PDU fait écho la **simplicité du système de la « déclaration d'échange de biens » (DEB)** ;

- le **système actuel est financièrement lourd** pour les entreprises qui doivent faire des avances sur leur trésorerie ;

- cette situation engendre une **distorsion de concurrence préjudiciable aux ports français** (et notamment le port de Dunkerque) ;

- la généralisation de l'autoliquidation permettrait de rapatrier le dédouanement d'un grand nombre de marchandises et créerait donc de **nouvelles recettes fiscales**.

III. La position de votre commission

Votre commission **soutient le dispositif adopté par l'Assemblée nationale**. Aujourd'hui en effet, la plupart des importateurs français choisissent de transiter par Anvers, plutôt que par la France, pour bénéficier du mécanisme d'autoliquidation de la TVA, qui leur offre un avantage en termes de trésorerie.

Malgré le dispositif entré en vigueur en 2015 permettant aux entreprises agréées PDU de bénéficier de l'autoliquidation, votre commission considère que la distorsion de concurrence et l'impact sur la compétitivité des ports français sont encore trop importants. En outre, l'agrément PDU est complexe à obtenir et bien trop limité puisqu'aujourd'hui seulement 476 entreprises en bénéficient, ce qui exclut donc les PME et TPE.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 3 quinquies
(article L. 5314-12 du code des transports)

Fonctionnement des conseils portuaires

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, modifie le fonctionnement des conseils portuaires.

I. Le droit en vigueur

L'article 36 de la **loi n°2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports** a doté les **conseils portuaires des ports décentralisés** d'un cadre législatif assurant

le respect de la libre administration des collectivités et la prise en compte des impératifs de développement stratégique de ces places portuaires.

En effet, les conseils portuaires départementaux et communaux ne disposaient plus d'aucun fondement législatif depuis l'abrogation de l'article 6 de la loi du 22 juillet 1983 par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Seules les dispositions de nature réglementaire qui avaient été prises lors de la phase de décentralisation initiale des ports maritimes encadrent les compétences et les modalités de consultations des conseils portuaires, actuellement en place dans les ports relevant des départements et des régions.

Les conseils régionaux, après le transfert en 2004 des ports d'intérêt national gérés par l'État, ont pérennisé le fonctionnement des conseils portuaires en place sans encadrement législatif ni réglementaire précis. Ainsi certaines autorités portuaires ont simplement adapté à la marge la composition type des conseils des ports d'Etat (Ajaccio, Bastia, Bayonne, Caen ou encore Cherbourg).

Le rapport de mission d'Odette Herviaux du 14 mars 2014 évoque également un certain nombre d'autorités portuaires qui ont fortement accru la représentation du conseil régional ou la représentation des personnels ou ajouté des personnalités qualifiées par l'autorité portuaire, comme à Calais ou Boulogne. Il montre aussi que la plupart de ces conseils portuaires comptent entre 40 et 45 membres.

L'article L. 5314-12 du code des transports constitue le cadre législatif du fonctionnement et de la composition des conseils portuaires. Ce cadre a permis de ne pas porter atteinte aux choix de composition des conseils portuaires qui avaient déjà été opérés au niveau régional. Il a cependant renforcé, dans la gouvernance des ports décentralisés, l'implication des collectivités territoriales concernées autres que l'autorité portuaire, notamment les niveaux communal et intercommunal. Le rôle des associations a également été conforté, afin de faire du conseil portuaire un lieu de concertation pour l'ensemble des enjeux écologiques littoraux.

Ces conseils sont des **instances consultatives** permettant à l'ensemble des acteurs institutionnels, professionnels et associatifs de participer à la politique de développement économique et stratégique du port ainsi qu'à tous les enjeux écologiques, sociaux ou encore fonciers.

Article L. 5314-12 du code des transports

Dans chaque port maritime relevant du présent chapitre, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements où sont situées les principales installations portuaires sont représentés dans un **conseil portuaire, qui est consulté sur le positionnement stratégique et la politique de développement du port, et notamment sa politique tarifaire et foncière.**

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été inséré en séance publique à l'initiative de la députée Colette Capdevielle.

Il résulte de l'adoption de deux amendements qui modifient, chacun, l'article L. 5314-12 du code des transports afin de faire évoluer le fonctionnement des conseils portuaires :

- il ajoute la prise en compte des questions environnementales au titre des consultations obligatoires du conseil portuaire ;
- il prévoit que le conseil portuaire forme, à chaque renouvellement, des commissions chargées d'étudier l'exploitation et les tarifs, le développement ou toute autre question soumise au conseil.

III. La position de votre commission

Cet article transpose des recommandations du rapport de mission de la sénatrice Odette Herviaux, qui avait pointé un certain nombre de difficultés relatives au fonctionnement des conseils portuaires :

- la **difficulté de trouver un consensus sur certains sujets** et de construire des arbitrages au sein **d'enceintes aussi larges** et dont les membres sont d'origine variée : « *La largeur du champ de compétence du Conseil portuaire comme la diversité et le nombre des personnes y siégeant n'en fait pas un lieu de construction d'arbitrages. Le Conseil portuaire n'est pas un lieu où se forme un consensus. C'est un lieu d'information et de validation formelle* » ;

- la **faiblesse de la présence des associations de protection de l'environnement**, laissant peu de place aux questions environnementales liées à la politique d'aménagement et de développement du littoral au sein de ces instances de concertation : « *Les associations de protection de l'environnement n'y sont représentées que dans deux ports (Cherbourg et Caen), leur absence peut, selon l'existence ou non d'autres lieux de concertation, rendre plus difficile la prise en compte des questions liées à l'environnement dans les politiques portuaires (...). Les professionnels rencontrés appellent, par ailleurs, à la constitution de commissions spécialisées* ».

Votre commission a adopté **l'amendement COM-19** du rapporteur, visant à rectifier une erreur rédactionnelle : en effet, il convient de ne pas

supprimer la compétence du conseil portuaire en matière d'étude de l'exploitation et des tarifs, quand bien même une commission spécifique est formée en son sein sur le sujet.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 3 sexies
(article L. 5321-1 du code des transports)

**Création d'un droit de port dévolu au financement des foyers d'accueil
pour le bien-être des marins**

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, crée un droit de port pour le séjour des marins.

I. Le droit en vigueur

La France a ratifié le 16 février 2004 la **convention n° 163 de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports**, notamment relative à l'accueil des marins en escale et à la mise à leur disposition de moyens et services de bien-être. Les dispositions de cette convention ont été **intégrées en 2006 dans la convention du travail maritime (MLC), également ratifiée par la France, en février 2013.**

En vertu de cette convention la France s'est engagée à « *veiller à ce que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer tant dans les ports qu'à bord des navires* » et que « *les arrangements nécessaires soient pris pour le financement des moyens et services de bien-être fournis* ».

Le droit français ne comprend pourtant actuellement aucun dispositif de financement contraignant pour assurer cet accueil des marins dans les ports français, malgré la ratification de cette convention.

Le **décret n° 2011-2109 du 30 décembre 2011 portant création du Conseil supérieur des gens de mer** a consacré une de ses trois formations au bien-être des gens de mer. Le Conseil a été installé en juin 2012.

Ce dernier a créé, lors de sa session du 19 septembre 2012, un groupe de travail dédié au financement des services et activités de bien-être, dont le rapporteur est le président de la Fédération nationale des associations des amis des marins (FNAAM), avec notamment pour **objectif de trouver un mode de financement pérenne, permettant aux associations d'assurer leur mission d'accueil des marins.**

La création d'une catégorie nouvelle de droits de port, qui était une des préconisations avancées par les associations, soulève pour le Gouvernement des problèmes juridiques « *car le qualificatif de droit de port ne saurait être retenu en vertu de la définition qui ressort de la jurisprudence du Conseil constitutionnel* »¹.

Dans le droit en vigueur, au sein du chapitre unique du titre II du livre III du code des transports, relatif aux droits de port, **l'article L. 5321-1 dispose** qu'un « *droit de port peut être perçu dans les ports maritimes relevant de l'État, des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires qui y sont effectués* ».

L'article L. 5321-2 suivant prévoit que l'affectation du produit de ces droits est fixée par voie réglementaire.

L'article R. 5321-1 précise que les éléments constitutifs du droit de port comprennent :

- pour les navires de commerce : une redevance sur le navire, une redevance de stationnement, une redevance sur les marchandises, une redevance sur les passagers et une redevance sur les déchets d'exploitation des navires ;

- pour les navires de pêche : une redevance d'équipement des ports de pêche ;

- pour les navires de plaisance ou de sport : une redevance d'équipement des ports de plaisance et, pour ceux ayant un agrément délivré par l'autorité maritime pour le transport de plus de douze passagers, une redevance sur les déchets d'exploitation des navires.

Les taux de ces redevances sont fixés, dans les ports autonomes, par le conseil d'administration, dans les grands ports maritimes, par le directoire. Dans les ports maritimes ne relevant pas de l'État, ces taux sont fixés par la personne publique dont relève le port, le cas échéant sur proposition du concessionnaire.

Ces redevances sont versées au grand port maritime, au port autonome, ou à la personne publique dont relève le port.

C'est l'administration des douanes qui est chargée du recouvrement de ces droits.

Les droits de port ont donc le **caractère de redevances pour services rendus, comme l'a établi la jurisprudence du Conseil constitutionnel**. Ils sont la contrepartie de l'utilisation des infrastructures portuaires et des services ne donnant pas lieu à une tarification particulière.

¹ Réponse du 1^{er} avril 2014 du Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche à la question écrite parlementaire n° 49665.

Un correspondant portuaire « bien-être des gens de mer » a été désigné dans chaque grand port maritime et un état des lieux pour chaque port a été annoncé par le Gouvernement. Le ministre chargé des transports avait indiqué avoir pour objectif la mise en place d'une démarche de type « charte d'engagement volontaire » dans les GPM.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été introduit en séance publique par quatre amendements identiques des groupes SRC, EELV, GDR et RRDP. Il crée une **nouvelle catégorie de droit de port pour le séjour des marins**, en complétant à cet effet l'article L. 5321-1 du code des transports.

III. La position de votre commission

Votre commission soutient ce dispositif, qui devrait permettre de faire disparaître les distorsions de situations générées par le système actuel, qui repose sur une contribution volontaire des armateurs.

Cet article traduit, en outre, une recommandation de la Mission d'évaluation du réseau associatif concourant à l'accueil des marins en escale et d'appui à la vente des hôtels des gens de mer.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 3 septies

(articles L. 5337-3-1 et L. 5337-3-2 [nouveau] du code des transports,
article L. 774-2 du code de justice administrative)

Permettre la saisine du tribunal administratif en matière de contraventions de grande voirie par les présidents des directoires des grands ports maritimes

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, permet au président du directoire d'un grand port maritime de saisir le tribunal administratif en matière de contravention de grande voirie.

I. Le droit en vigueur

La compétence pour saisir la juridiction administrative en matière de contravention de grande voirie appartient en principe au **préfet**.

En vertu de l'article 774-2 du code de justice administrative, une contravention de grande voirie est constatée par un procès-verbal établi par un agent habilité. Le préfet a ensuite dix jours pour notifier au contrevenant ce procès-verbal, notification dont il est dressé acte et adressée au tribunal administratif compétent.

Plusieurs **dérogations à ce principe** existent néanmoins.

1/ La loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France (VNF), a donné compétence au **directeur général de VNF**, en lieu et place du préfet, pour saisir la juridiction compétente en cas de contravention de grande voirie constatée dans le domaine confié à Voies navigables de France.

2/ La loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports a prévu que le **directeur du Port autonome de Paris et le directeur du Port autonome de Strasbourg** sont compétents, concurremment aux préfets, pour saisir le tribunal administratif en cas d'atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine confié à leur établissement public.

3/ Le **directeur du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ainsi que le directeur de l'Agence des aires marines protégées** disposent également de cette compétence de saisine.

4/ La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a permis, en cas de constatation de contravention de grande voirie **dans les ports maritimes** relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, la saisine du tribunal administratif compétent par les **présidents des organes délibérants des collectivités territoriales**.

Article L. 5337-3-1 du code des transports

Dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements mentionnés aux 3° et 4° de l'article L. 5331-6, dans le cas où une contravention de grande voirie a été constatée, le président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement saisit le tribunal administratif territorialement compétent, dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative, sans préjudice des compétences dont dispose le préfet en la matière. Il peut déléguer sa signature à un vice-président.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été inséré à l'initiative du rapporteur en séance publique. Il vise à compléter la section 1 du chapitre VII du titre III du code des transports, relative à la constatation des contraventions de grande voirie, afin de conférer aux présidents des directoires des grands ports maritimes

(GPM) la compétence de saisine du tribunal administratif en matière de contravention de grande voirie, de la même manière qu'elle a été conférée aux autorités portuaires décentralisées par la loi NOTRe.

En outre, l'article rectifie une disposition introduite par la loi NOTRe, qui avait visé, dans son article 23, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, alors que c'est l'autorité portuaire qui détient en réalité le pouvoir de police de conservation du domaine public portuaire.

III. La position de votre commission

Votre commission souscrit à cet alignement des grands ports maritimes sur les ports maritimes décentralisés en matière de compétence de saisine du tribunal administratif au titre des contraventions de grande voirie. Il s'agit en outre d'une pratique déjà courante dans un grand nombre d'établissements.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 4

(articles L. 5442-1 du code des transports)

Permettre le recours aux sociétés privées de protection des navires en cas de menace terroriste

Objet : cet article, supprimé par l'Assemblée nationale, vise à étendre le recours aux sociétés privées de protection des navires en cas de menace terroriste.

L'Assemblée nationale a adopté en commission un amendement de suppression de cet article, à l'initiative du rapporteur, afin de le déplacer à l'article 12 *quinquies*, au sein d'un nouveau chapitre V du présent titre, relatif aux questions de sûreté et de sécurité.

Votre commission a maintenu la suppression de cet article.

Chapitre III

Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection

Article 5

(articles L. 5511-3, L. 5511-4 et L. 551-4-1 du code des transports)

Dispositions de coordination

Objet : cet article procède à des coordinations au sein du code des transports dans le cadre de la réforme du rôle d'équipage.

I. La proposition de loi initiale

Le **I** modifie l'article L. 5511-3 du code des transports en remplaçant le terme de « marins » par le terme de « gens de mer » pour définir la composition de l'équipage. L'équipage est ainsi constitué du capitaine et des gens de mers, tels que définis à l'article L. 5511-1.

Le **II** modifie l'article L. 5511-4 en remplaçant le rôle d'équipage par la liste d'équipage, comme document utilisé pour définir les personnes considérées comme officiers. Cette modification s'inscrit dans le cadre de la réforme du rôle d'équipage prévue par la proposition de loi.

Le **III** modifie l'article L. 5514-1 afin de **compléter et préciser les normes concernées par la certification sociale, selon le type de navire**. Pour les navires de commerce, la certification atteste de la conformité des conditions de travail et de vie à bord à la convention du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du travail, tandis que pour les navires de pêche naviguant pendant plus de trois jours ou à plus de 200 milles des côtes, la certification atteste de la conformité à la convention de 2007 sur le travail de la pêche de l'Organisation internationale du travail.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 5 a été **supprimé en commission** par l'adoption d'un amendement du rapporteur.

Les dispositions du I ont été supprimées dans l'attente d'une coordination plus globale.

Les dispositions du II ont été insérées à l'article 2 *bis*.

Les dispositions du III ont été supprimées compte tenu de l'article L. 5514-3 du code des transports, qui prévoit déjà la certification sociale de certains navires de pêche, attestant de la conformité à la convention de l'OIT de 2007 sur le travail dans la pêche.

III. La position de votre commission

Votre commission a maintenu la suppression de cet article.

Article 5 bis
(article L. 5511-1 du code des transports)

Distinction entre les marins pêcheurs et les marins de commerce

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, introduit une distinction entre les marins à la pêche et les marins au commerce dans le code des transports.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5511-1 du code des transports fixe plusieurs définitions en introduction du titre I « *Définitions et dispositions générales* » du livre V consacré aux gens de mer. **Les marins sont définis en termes généraux**, comme les « *gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire* ». Cette définition ne propose pas de distinction selon l'activité à laquelle est affecté le navire. Le code des transports considère ainsi les marins **comme un ensemble unique**.

Toutefois, certaines dispositions témoignent d'une **prise en compte ponctuelle des spécificités de l'activité de marin à la pêche**. Ainsi, en matière de temps de travail, le code des transports prévoit des dispositions générales « *pour les navires autres que de pêche* » (art. L. 5544-4) et des dispositions spécifiques « *à bord des navires de pêche* » (art. L. 5544-6). Des dispositions consacrées aux navires de pêche en matière de repos quotidiens sont également prévues (art. L. 5544-16).

Des accords collectifs spécifiques à la pêche sont également possibles. Trois accords ont été élaborés à ce jour, sur la rémunération, la réduction du temps de travail, les frais communs et la formation professionnelle.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 5 *bis* a été inséré en séance publique par l'adoption d'un amendement d'Annick Le Loch.

Il complète l'article L. 5511-1 en distinguant deux catégories spécifiques de marins, les marins au commerce et les marins à la pêche.

Les **marins au commerce** sont définis comme gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la convention internationale du travail de 2006 de l'Organisation internationale du travail, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue.

Les **marins à la pêche** sont définis comme gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation des navires affectés à une activité de pêche relevant de la convention internationale n°188 de 2007 sur le travail dans la pêche de l'Organisation internationale du travail.

L'objectif de cette distinction est de **faciliter l'élaboration d'un régime social spécifique aux marins à la pêche**, distinct de celui appliqué aux marins au commerce. En ce sens, l'élaboration d'une convention collective a été initiée pour traiter spécialement des activités de pêche. L'article vise à **soutenir cette évolution**, en inscrivant une distinction dans les définitions générales du code des transports. Cette distinction a par ailleurs été appuyée par l'existence d'une **convention spécifique de l'OIT pour les activités de pêche**¹, qui n'est toutefois pas encore entrée en vigueur en France.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à une **adaptation du droit du travail maritime aux différentes activités**. Si la distinction proposée par le présent article n'a pas d'effets directs sur l'application du droit en vigueur, elle répond à un besoin de reconnaissance des marins à la pêche, dont certaines caractéristiques ne sont pas suffisamment reconnues. Elle conforte également **la recherche progressive d'un régime social prenant mieux en compte les spécificités de la pêche**.

Votre commission a adopté l'**amendement rédactionnel** COM-20 de votre rapporteur.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

¹ *Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail*

Article 5 ter

(articles L. 5521-1, L. 5521-2, L. 5524-1 et L. 5725-1 du code des transports)

Dispositions réglementaires en matière d'aptitude médicale et de formation professionnelle des marins

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, vise à simplifier l'adoption des dispositions réglementaires en matière d'aptitude médicale et de formation professionnelle des marins.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5521-1 du code des transports prévoit que **l'accès et l'exercice de la profession de marin** sont subordonnés à des **conditions d'aptitude médicale**. Il prévoit que cette aptitude médicale est contrôlée à titre gratuit par le service de santé des gens de la mer (SSGM).

L'article renvoie à un **décret en Conseil d'État**, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, pour préciser ses conditions d'application, notamment les **normes d'aptitude médicale**, « *selon les fonctions à bord ou les types de navigation* ».

L'article L. 5521-2 du code des transports fixe les **conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin en matière de formation professionnelle**, laquelle doit correspondre aux fonctions exercées à bord du navire.

L'article renvoie à un **décret en Conseil d'État**, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, pour préciser ses conditions d'application, notamment :

1° **Les qualifications requises, les conditions de délivrance des titres, leur durée de validité** ainsi que les modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées ;

2° **Les conditions dans lesquelles sont reconnus les titres, diplômes et qualifications professionnelles obtenus ou acquis dans un autre Etat** membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, au besoin après des épreuves ou des vérifications complémentaires.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 5 *ter* a été inséré en séance publique par l'adoption d'un amendement du rapporteur.

Cet article vise à **préciser et simplifier l'élaboration des normes réglementaires relatives aux conditions d'accès à l'activité de marin.**

- **Aptitude médicale**

En matière d'aptitude médicale, l'article L. 5521-1 est modifié afin de prévoir la **fixation des normes par arrêté du ministre chargé de la mer**, et non plus par décret en Conseil d'État. Ce texte réglementaire est adopté **après consultation du Conseil supérieur des gens de mer¹**, en lieu et place des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées.

En termes de contenu, il est précisé que les normes d'aptitude médicale doivent **tenir compte des recommandations internationales** relatives à la santé et au travail en mer, **des particularités des conditions de travail et de vie** à bord des navires **et des impératifs de la sécurité maritime**. Elles sont déterminées, le cas échéant, selon les fonctions à bord ou les types de navigation, comme le prévoit le droit en vigueur.

- **Formation professionnelle**

En matière de formation professionnelle, le I de l'article L. 5521-2 est modifié afin de faire référence non plus aux conditions de formation professionnelle mais aux **titres de formation professionnelle maritime** et aux **qualifications** correspondant aux capacités que le marin doit avoir et aux fonctions qu'il est amené à exercer à bord du navire.

Le champ des textes d'application est également modifié. Le décret en Conseil d'Etat actuellement prévu au II de l'article L. 5521-2 doit fixer :

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

2° Les conditions de dérogation au I ;

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

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

L'article L. 5521-2 est complété par un III prévoyant que les titres de formation professionnelle et les qualifications désormais mentionnés au I sont définis par **voie réglementaire**.

¹ Mis en place par le décret n° 2011-2109 du 30 décembre 2011 portant création du Conseil supérieur des gens de mer. Le CSGM a fusionné le Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels et du bien-être des gens de mer et le Conseil supérieur de l'Établissement national des invalides de la marine.

Ces modifications visent à préciser les références aux conditions de formation professionnelle et à faciliter leur application au niveau réglementaire, dès lors que la référence à la voie réglementaire permet de ne plus imposer un décret en Conseil d'État pour définir cette formation.

Le 3° de l'article 5 *ter* corrige une erreur matérielle à l'article L. 5524-1. Le 4° de l'article exclut Mayotte de l'application des nouvelles dispositions de l'article L. 5521-1.

Le II prévoit enfin que les nouvelles dispositions des articles L. 5521-1 et L. 5521-2 sont applicables en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur soutient cet article qui permet de simplifier l'élaboration et l'actualisation des dispositions réglementaires en matière d'aptitude médicale et de formation professionnelle.

Votre commission a adopté l'amendement COM-45 de votre rapporteur, afin de supprimer les dispositions relatives à l'application en outre-mer, par coordination avec leur insertion à l'article 9 *ter*.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 5 quater

(article L. 5521-5 [nouveau] du code des transports)

Fonctions de capitaine et de suppléant pour la petite pêche

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, vise à circonscrire les pouvoirs associés aux fonctions de capitaine et de suppléant pour la petite pêche, afin d'en faciliter l'accès.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5521-4 du code des transports dispose que « *nul ne peut exercer les fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire s'il ne satisfait à des conditions de moralité et si les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de ces fonctions* ». Les conditions d'application sont définies par un décret en Conseil d'État.

Le décret n° 2015-598 du 2 juin 2015 pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer fixe ces conditions d'application. Il prévoit que **les conditions de moralité nécessaires pour exercer les fonctions de capitaine ou d'officier chargé de sa suppléance ne sont pas remplies lorsque le bulletin n° 2 du casier judiciaire de l'intéressé mentionne une peine criminelle ou une peine correctionnelle.**

Les exigences en matière de casier judiciaire sont essentiellement **justifiées par les prérogatives de puissance publique dont disposent le capitaine et les officiers chargés de sa suppléance.** Ces prérogatives de puissance publique s'expliquent par l'éloignement du navire des côtes qui rend impossible le recours à la force publique, et par la nécessaire gestion d'une communauté travaillant et vivant dans un espace clos.

Dépositaire de l'autorité publique, **le capitaine est chargé d'assurer le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité** du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise. À ces fins, le capitaine peut employer **tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné** au but poursuivi¹. Les prérogatives de puissance publique regroupent des pouvoirs d'officier d'état civil², des pouvoirs d'enquête³ et des pouvoirs disciplinaires⁴.

Aux fins d'insertion professionnelle, l'effacement de la mention de condamnations au bulletin n° 2 peut être sollicité auprès du procureur de la République. Une décision individuelle peut ainsi permettre d'avoir accès à la fonction de capitaine malgré l'existence de condamnations antérieures.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 5 *quater* a été inséré en séance par l'adoption d'un amendement du rapporteur.

Il crée un article additionnel L. 5521-5 dans le code des transports, afin de préciser que **les capitaines et leurs suppléants embarqués à la petite pêche ne bénéficient pas des prérogatives de puissance publique.** La petite pêche désigne les activités de pêche associées, pour le navire, à une absence du port inférieure ou égale à vingt-quatre heures.

L'application de l'article L. 5521-4 du code des transports, précisée par le décret de 2015 susmentionné, pourrait entraîner des difficultés pour la petite pêche, dès lors que **l'exigence d'une absence totale de peines correctionnelles mentionnées au bulletin n° 2 du casier judiciaire apparaît**

¹ Article L. 5531-1 du code des transports

² Articles 59, 86 et 988 du code civil

³ Article L. 5222-1 du code des transports

⁴ Articles L. 5531-1 à L. 5531-3 du code des transports

incompatible avec l'objectif de maintenir un accès simple à la responsabilité de capitaine ou de suppléant, plus modeste pour cette catégorie de pêche.

Compte tenu du nombre important d'**infractions de pêche** susceptibles d'être mentionnées au bulletin n° 2 du casier judiciaire, une telle exigence pourrait significativement restreindre l'exercice de ces fonctions. Par ailleurs, **la durée réduite de sortie et le nombre limité de membres d'équipage à bord des navires armés à la petite pêche** diminue significativement l'utilité de telles prérogatives.

En excluant les capitaines et suppléants embarqués à la petite pêche de l'exercice de prérogatives de puissance publique, cet article vise donc à en faciliter l'accès.

III. La position de votre commission

Si l'exclusion de toutes prérogatives de puissance publique associées aux fonctions de capitaines et de suppléants permet de résoudre les difficultés soulevées pour les navires armés à la petite pêche, votre rapporteur note que **des difficultés similaires sont susceptibles d'être rencontrées pour la pêche côtière.**

Une clarification des **conditions d'effacement des mentions** au bulletin n° 2 du casier judiciaire de certaines catégories d'infractions, particulièrement les infractions de pêche, permettrait de faciliter l'accès aux fonctions de capitaine et de suppléant pour la profession.

Votre rapporteur est toutefois conscient du caractère insatisfaisant de cette réponse, qui manque de visibilité pour les gens de mer. Malgré les délais contraints pour l'examen de cette proposition de loi, **une solution plus claire** introduite au niveau législatif serait souhaitable.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 5 quinquies

(articles L. 5542-18, L. 5725-4, L. 5785-3 et L. 5795-4 du code des transports)

Indemnité de nourriture à la pêche maritime

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, permet de prévoir une période ouvrant droit à l'indemnité de nourriture à la pêche maritime.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5542-18 du code des transports prévoit que **tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité, pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage**. L'article prévoit que le montant de cette indemnité et les modalités de son versement sont déterminés par un accord collectif de branche. Cette disposition ne permet donc pas à un accord collectif de fixer une période pendant laquelle cette indemnité est versée.

L'inscription au rôle d'équipage ne se limite pas nécessairement aux périodes d'embarquement effectif. Si la vocation de l'indemnité de nourriture est de couvrir les périodes à bord, pendant lesquelles la faculté pour le marin de se nourrir à sa guise est limitée, cette indemnité est fréquemment versée aux marins lors de périodes à terre. Elle tend ainsi à constituer un complément régulier du salaire.

Si la régularité de cette indemnité est cohérente avec l'activité de commerce, elle est **économiquement peu compatible avec le caractère variable de la pêche maritime**.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 5 *quinquies* a été introduit en séance par l'adoption d'un amendement d'Annick Le Loch.

Il vise à préciser le dispositif d'indemnité pouvant être mis en place par un accord collectif en matière de pêche maritime, en indiquant qu'**une période ouvrant droit à indemnité peut être prévue, sans qu'elle puisse être inférieure à la durée de l'embarquement effectif**.

L'objectif de cette précision est de permettre l'élaboration d'un accord collectif spécifique à la pêche maritime, tout en prévoyant un plancher à la période d'indemnité. La modification vise à privilégier une période d'indemnité proche de la **durée d'embarquement effectif**.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cette disposition, qui permettra d'adapter par un accord collectif l'indemnité de nourriture à l'équilibre économique des activités de pêche maritime.

Votre commission a adopté l'amendement rédactionnel COM-21 de votre rapporteur.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 6
(article L. 5522-3 du code des transports)

Présentation de la liste d'équipage aux autorités françaises compétentes

Objet : cet article permet aux autorités françaises compétentes de demander la transmission de la liste d'équipage à tout moment.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5522-3 du code des transports prévoit qu'**une liste d'équipage, identifiant les gens de mer à bord de chaque navire, est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes** de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port qui en font la demande.

Le contenu de la liste d'équipage et les responsabilités afférentes pour le capitaine du navire sont fixés par le décret n° 2015-406 du 10 avril 2015 relatif aux caractéristiques et aux modalités de tenue de la liste d'équipage.

II. La proposition de loi initiale

L'article 6 complète l'article L. 5522-3 afin de **permettre aux autorités françaises compétentes de demander systématiquement la transmission de la liste d'équipage**, pour chaque départ de navire, par type de navigation.

Dans le cadre de la réforme du rôle d'équipage, l'article L. 5522-3 est modifié afin de viser la liste d'équipage « *annexée au rôle* ».

La référence au décret d'application de l'article L. 5522-3 est complétée en ajoutant qu'il précise les modalités de transmission de la liste d'équipage aux autorités françaises compétentes, selon le type de navire.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article a été **réécrit en commission** par l'adoption d'un amendement du rapporteur.

L'article prévoit désormais que les autorités françaises compétentes, en raison du pavillon ou du port, peuvent **demandeur la liste d'équipage à tout moment**. La référence au caractère systématique de cette demande ne figure plus dans la nouvelle rédaction.

Cette modification supprime la référence à une liste d'équipage annexée au rôle, en cohérence avec l'évolution des dispositions de la proposition de loi relatives à la réforme du rôle. La mention explicite des

modalités de transmission aux autorités de la liste d'équipage au sein du décret d'application a également été supprimée.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cette disposition, qui permet de renforcer le droit des autorités françaises à se voir transmettre la liste d'équipage.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 6 bis (nouveau)
(article L. 5542-48 du code des transports)

Effets de la demande de tentative de conciliation sur la prescription et les délais pour agir, en cas de différend entre un marin et son employeur.

Objet : cet article, inséré par votre commission, prévoit que la demande de tentative de conciliation, dans le cadre d'un différend entre un marin et son employeur sur le contrat de travail, suspend la prescription et les délais pour agir.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5542-48 du code des transports prévoit qu'en cas de différend à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin, le juge judiciaire ne peut être saisi qu'à l'issue d'une **tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat.**

L'article 830 du code de procédure civile prévoit à titre général que **la prescription et les délais pour agir sont interrompus par l'enregistrement de la demande de conciliation par le tribunal d'instance.**

Une disposition identique n'est pas prévue par le code des transports en cas de différend relatif à un contrat de travail entre le marin et son employeur. En l'absence d'une telle règle, la prescription et les délais pour agir continuent de courir malgré la réception de la demande aux fins de tentative préalable de conciliation par l'autorité de l'Etat.

II. La position de votre commission

Votre commission a adopté l'amendement COM-24 proposé par votre rapporteur, afin de sécuriser la procédure de tentative préalable de

conciliation en complétant l'article L. 5542-48 du code des transports. Cette modification prévoit que l'accusé de réception de la demande aux fins de conciliation interrompt la prescription ainsi que les délais pour agir, à l'instar du dispositif actuellement applicable au droit du travail.

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 6 ter (nouveau)

(articles L. 5543-1-1, L. 5543-2-1, L. 5544-4, L. 5544-16, L. 5544-32, L. 5544-40 et L. 5623-9 du code des transports)

Consultation des partenaires sociaux sur certains projets de textes réglementaires en matière de droit du travail maritime

Objet : cet article, inséré par votre commission, permet à la consultation de la Commission nationale de la négociation collective maritime de valoir consultation des partenaires sociaux pour l'élaboration de certains projets de textes réglementaires en matière de droit du travail maritime.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5543-1-1 du code des transports prévoit que la **Commission nationale de la négociation collective maritime (CNNCM)** est chargée d'émettre un avis sur les projets de décrets relatifs aux règles générales portant sur les relations individuelles et collectives du travail des gens de mer. La CNNCM comprend notamment des représentants des organisations d'employeurs et des organisations syndicales des gens de mer représentatives au niveau national.

Plusieurs articles du livre V et du livre VI du code des transports prévoient par ailleurs que des décrets d'application sont pris après avis des **organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer intéressés** : en matière de délégués de bord (art. L. 5543-2-1), de durée du travail (art. L. 5544-4), de repos quotidien (art. L. 5544-16), de jeunes travailleurs (art. L. 5544-32) et de fixation des rémunérations (art. L. 5544-40 et L. 5623-9).

L'application de ces différentes dispositions conduit ainsi, **pour certains projets de textes réglementaires, à une double consultation des mêmes partenaires sociaux.**

II. La position de votre commission

Votre commission a adopté l'amendement COM-25 proposé par votre rapporteur, afin de simplifier la procédure d'adoption de certains textes réglementaires relatifs au droit du travail maritime, soumis à la consultation préalable des partenaires sociaux et conduisant actuellement à une double consultation de ces organismes. Le présent article prévoit ainsi que la consultation de la Commission nationale de la négociation collective maritime vaut consultation des partenaires sociaux, lorsqu'elle est requise au titre des conventions internationales de l'Organisation internationale du travail.

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 6 quater (nouveau)
(article L. 5543-3-1 du code des transports)

Durée de protection des délégués de bord contre le licenciement en cas de renouvellements fréquents et significatifs de l'équipage

Objet : cet article, inséré par votre commission, prévoit que le pouvoir réglementaire fixe les conditions d'adaptation de la durée de protection des délégués de bord contre le licenciement en cas de renouvellements fréquents et significatifs de l'équipage.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5543-3-1 du code des transports **étend aux délégués de bord le dispositif de protection contre le licenciement** prévu pour les délégués du personnel par l'article L. 2421-3 du code du travail. Les conditions d'application de cette disposition au délégué de bord font l'objet d'un renvoi à un décret en Conseil d'État.

Le décret n° 2015-1674 du 15 décembre 2015 relatif au délégué de bord sur les navires fixe ces conditions d'application. Il prévoit notamment que le délégué de bord bénéficie d'une protection pendant toute la durée de son mandat et **durant les six premiers mois suivant l'expiration de ce mandat** ou la disparition de l'institution.

Le décret prévoit également que lorsque le travail à bord du navire est organisé par rotation de l'équipage, **le délégué de bord est élu jusqu'au renouvellement de plus de la moitié de la liste d'équipage** sur laquelle sont portés les gens de mer l'ayant élu.

Ces dispositions, cohérentes pour les navires affectés à de longs voyages à l'international pendant plusieurs mois avec le même équipage, sont susceptibles de conduire à **l'élection fréquente d'un nouveau délégué de bord pour les navires effectuant des voyages brefs.**

II. La position de votre commission

Votre commission a adopté l'amendement COM-27 proposé par votre rapporteur, afin de préciser que le décret en Conseil d'État prévu à l'article L. 5543-3-1 du code des transports fixe également les adaptations de la durée des protections bénéficiant au délégué de bord en cas de renouvellements fréquents et significatifs de la liste d'équipage.

Ces adaptations doivent permettre de prévenir les risques de dérives pour certains navires, à bord desquels l'organisation du travail par rotation significative de l'équipage imposerait fréquemment une nouvelle élection du délégué de bord. Associés à une durée de protection systématiquement portée à six mois à l'expiration du mandat, ces renouvellements pourraient aboutir à **une protection de la quasi-totalité de l'équipage contre le licenciement au titre des dispositions conçues pour le délégué de bord, malgré l'extrême brièveté des mandats.**

Le présent article vise à confier spécifiquement au pouvoir réglementaire l'adoption de dispositions pour prévenir une telle situation, et **garantir un équilibre entre la protection des délégués de bord et le maintien des dispositions de droit commun** en matière de licenciement pour les autres membres de l'équipage.

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 7

(articles L. 5548-3-1 et L. 5548-5 [nouveaux] du code des transports)

Contrôle de l'application des dispositions « Pays d'accueil » par les fonctionnaires des affaires maritimes et échanges d'informations entre les services des affaires maritimes et l'inspection du travail

Objet : cet article vise à confier aux fonctionnaires des affaires maritimes le contrôle de l'application des dispositions sociales du pays d'accueil et à faciliter les échanges d'informations avec l'inspection du travail.

I. Le droit en vigueur

- **Le contenu du droit du travail maritime**

Le droit du travail appliqué aux gens de mer à bord des navires est **un ensemble composite**. Les normes applicables sont principalement définies par l'Etat du pavillon, y compris au sein de l'Union européenne, où la création d'un pavillon européen qui harmoniserait les règles sociales n'a pas abouti jusqu'à présent.

La **convention internationale du travail maritime de l'Organisation internationale du travail (OIT) du 23 février 2006**, dite « MLC¹ 2006 » constitue un socle de normes sociales applicables aux gens de mer. Tout en regroupant les dispositions de 68 conventions antérieures, la MLC 2006 propose une harmonisation des dispositions minimales en matière de droit du travail maritime, afin de lisser les conditions de concurrence. La MLC 2006 s'applique par ailleurs aux gens de mer, et non aux seuls marins. Cette convention est entrée en vigueur en France le 28 février 2014.

Pour l'application du « socle » des normes sociales de l'OIT, a été adoptée la **directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)**. Cet accord reprend au niveau européen l'essentiel des quatre premiers titres de la MLC 2006, relatifs à l'ensemble des conditions de travail et de vie à bord, d'emploi, de santé et de sécurité au travail des gens de mer.

La **loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable** transpose en droit français la directive de 2009. Si la MLC 2006 vise la marine commerciale, son intégration en droit français a été l'occasion d'étendre ses dispositions à l'ensemble des marins, indépendamment de l'activité concernée, et d'élargir le champ d'application du droit social des gens de mer. Cette transposition a conduit à revoir l'intégralité du socle social appliqué aux gens de mer dans le code des transports.

Le droit du travail maritime regroupe ainsi des dispositions prévues par des conventions internationales et des textes européens ainsi que de nombreuses dispositions nationales, relevant du droit du travail de droit commun mais également des règles spécifiques prévues par le code des transports.

Les dispositions sociales applicables diffèrent selon le pavillon du navire concerné. En sus du **contrôle effectué par l'Etat du pavillon** sur ses navires, la MLC 2006, les directives européennes et le code des transports

¹ *Maritime Labour Convention*

prévoient un **contrôle effectué par l'Etat du port sur les navires étrangers faisant escale**, pour vérifier l'application des conventions internationales. Ce second contrôle repose notamment sur un mécanisme de certification sociale pour certains navires, prévu par la MLC 2006.

Dans le cadre de développements spécifiques au droit européen, 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 États membres (cabotage maritime), prévoit, dans le cadre de la libéralisation du cabotage maritime, que **les navires pratiquant certains services de cabotage peuvent se voir imposer le respect des conditions de l'État d'accueil**. Cette disposition vise à prévenir les risques de *dumping* social entre navires battant pavillon des différents Etats membres de l'Union européenne.

Les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de ce dispositif du pays d'accueil ont été insérées en droit français par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, et complétées par la loi du 16 juillet 2013 susmentionnée. Elles constituent le **titre VI « conditions sociales du pays d'accueil »** du livre V du code des transports, qui précise les conditions sociales imposées à certains navires en application du dispositif du pays d'accueil.

- **Le contrôle de l'application du droit du travail maritime**

Historiquement, le contrôle de l'application du droit du travail aux gens de mer a été confié à l'administration des affaires maritimes. Une **inspection du travail maritime** a été créée par la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports afin de renforcer cette mission. Les compétences de ce corps ont été ensuite étendues par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Compte tenu de certaines difficultés matérielles rencontrées par l'administration maritime pour assurer ces missions, et de l'objectif de maîtrise des dépenses publiques dans le cadre de la révision générale des politiques publiques, **la compétence de contrôle a été confiée aux inspecteurs et contrôleurs du travail** relevant du ministère du travail à partir du 1^{er} janvier 2009.

L'article L. 5548-1 prévoit ainsi que **l'inspection du travail est chargée du contrôle de l'application du droit du travail et des dispositions sociales applicables aux navires battant pavillon étranger en vertu du principe du pays d'accueil**. L'article L. 8112-1 du code du travail confie par ailleurs à titre général à l'inspection du travail le contrôle des dispositions prévues par le code du travail et des autres dispositions légales relatives au régime du travail.

L'article L. 5548-2 prévoit que **l'inspection du travail participe au contrôle de l'application des conventions de l'OIT** aux gens de mer embarqués sur des navires battant pavillon étranger faisant escale dans un port français, notamment de la MLC 2006.

L'article L. 5548-3 prévoit que **les officiers et fonctionnaires des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail** applicables aux gens de mer et aux dispositions du titre IV du livre V du code des transports, indépendamment des contrôles effectués par l'inspection du travail.

Le droit en vigueur prévoit ainsi **que l'inspection du travail et les services des affaires maritimes concourent tous deux au contrôle de l'application du droit du travail pour les gens de mer embarqués sur des navires battant pavillon français.**

Pour les navires battant pavillon étranger, le contrôle de l'application des dispositions du pays d'accueil est réservé à l'inspection du travail, tandis que l'application des dispositions de la MLC 2006 est confiée à titre principale aux services des affaires maritimes, avec la participation de l'inspection du travail. Cette dernière compétence ne relève toutefois pas du niveau législatif, car elle est prévue par le décret n° 84-810 du 30 août 1984.

II. La proposition de loi initiale

L'article 7 vise à **permettre aux fonctionnaires des affaires maritimes de procéder au contrôle de l'application des dispositions du pays d'accueil**, aujourd'hui confié aux seuls inspecteurs et contrôleurs du travail. L'article 7 de la proposition de loi initiale comporte également d'autres dispositions diverses.

Le **I** prévoit que l'inscription sur la liste d'équipage annexée au rôle se substitue à la transmission du contrat d'engagement maritime à l'autorité administrative, pour dispenser l'employeur de la déclaration nominative auprès des organismes de protection sociale prévue par le code du travail.

Le **II** remplace la référence au rôle d'équipage par une référence à la liste d'équipage, dans plusieurs articles du code des transports relatifs au droit du travail maritime. Cette modification s'inscrit dans le cadre de la réforme du rôle d'équipage prévue par la proposition de loi.

Le **III** prévoit que l'indemnité de nourriture est due pendant la durée de l'inscription sur la liste d'équipage, et non pendant la durée de l'inscription sur le rôle d'équipage. Cette modification vise à privilégier une durée alignée sur la durée d'embarquement effectif.

Le **IV** tire les conséquences de l'annexion de la liste d'équipage au document qui devait remplacer le rôle d'équipage, proposée à l'article 6.

Le **V** modifie l'article L. 5544-23 du code des transports afin de rétablir la référence au « *mois de service* » pour le calcul du droit à congés payés du marin.

Les **VI à X** visent à renforcer les compétences des services des affaires maritimes en matière de contrôle du droit du travail maritime, en modifiant les articles L. 5548-1 à L.5548-4 du code des transports.

Le 1° du VI **confie à titre principal aux agents et officiers affectés aux services des affaires maritimes** de constater les infractions aux dispositions sociales, du code des transports et du code du travail, applicables aux équipages des navires battant pavillon étranger, et prévoit qu'**ils disposent à cet effet du concours des agents de l'inspection du travail.**

Le 2° du VI habilite les agents et officiers des services des affaires maritimes à demander à l'employeur et à toute personne employée à bord d'un tel navire de justifier de son identité, de son adresse et le cas échéant de sa qualité de marin.

Le 3° du VI prévoit que, lors de la visite à bord, ces agents et officiers sont accompagnés par les délégués de bord ou les délégués du personnel si ces derniers le souhaitent.

Le **VII** prévoit que **le contrôle de l'application des normes de l'OIT** aux marins embarqués dans un navire battant pavillon étranger **mobilise en tant que de besoin l'inspection du travail** aux côtés des services des affaires maritimes.

Le **VIII** insère un article additionnel L. 5548-2-1, prévoyant que **les agents des services des affaires maritimes et les agents de l'inspection du travail se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles** à l'exercice des fonctions de contrôle de l'application des dispositions du code du travail applicables aux gens de mers, de la certification sociale des navires, des dispositions sociales du pays d'accueil et de la mise en œuvre des conventions internationales de l'OIT applicables aux gens de mer.

Le **IX** confie également **aux agents et officiers affectés aux services des affaires maritimes la certification sociale des navires¹ et la mise en œuvre des conventions internationales de l'OIT** applicables aux gens de mer. Pour exercer cette mission, les agents compétents disposent en tant que de besoin du concours des agents de l'inspection du travail et d'officiers de police judiciaire, et sont regroupés dans des **groupes de contrôle spécialisés par façade maritime, auxquels seront assignés des objectifs**

¹ Prévues aux articles L. 5514-1 et L. 5514-3, la certification sociale est une obligation imposée à certains navires effectuant des voyages internationaux et navires de pêche, afin d'attester du respect des dispositions de la convention du travail maritime 2006 de l'OIT.

quantitatifs d'inspection des navires étrangers concernés par la certification sociale et par les dispositions du pays d'accueil.

Le **X** substitue les agents des affaires maritimes aux agents de l'inspection du travail au sein des dispositions précisant les modalités de contrôle de l'application du droit du travail aux personnels des navires immatriculés dans les collectivités d'outre-mer lorsqu'ils font escale dans un port d'un département français. Il s'agit d'une modification de conséquence par rapport aux dispositions modifiées aux articles L. 5548-1 à L. 5548-3.

Ces dispositions visent donc à **confier à titre principal aux services des affaires maritimes le contrôle de certaines dispositions du travail maritime**, avec le concours possible de l'inspection du travail. Les conditions d'exercice de ce contrôle, aujourd'hui exercé par l'inspection du travail, sont reprises à l'identique pour les affaires maritimes. **Le nouveau régime proposé a donc pour conséquence de modifier significativement le régime actuel**, qui confie à l'inspection du travail le contrôle de la majorité des dispositions du droit du travail maritime, avec le concours possible des affaires maritimes.

Une telle évolution a été proposée par le rapport d'Arnaud Leroy de 2013 (proposition n° 20). Notant une certaine complexité suite au transfert de l'inspection du travail maritime au ministère du travail, ce rapport faisait part de craintes quant à l'efficacité du contrôle des navires battant pavillon étranger, afin de **lutter contre des « pressions déloyales de compétitivité »**. Souhaitant privilégier une entrée unique en matière de droit du travail, cette étude préconisait d'unifier le contrôle auprès des services relevant du ministère de la mer. L'objectif est en effet de **renforcer le contrôle des navires étrangers, jugé lacunaire** par rapport à celui mené sur les navires français.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article a été **réécrit en commission** suite à l'adoption d'un amendement du rapporteur.

Le **I** et le **II** ont été insérés au sein de l'article 2 *bis*.

Le **III**, le **IV** et le **V** ont été supprimés. Le **IV** est devenu sans objet compte tenu de la nouvelle rédaction de l'article 6. Le **III** et le **V** ont été supprimés pour des raisons de fond. Des dispositions proches du **III** de la proposition de loi initiale ont toutefois été introduites en séance avec la création de l'article 5 *quinquies*.

Les dispositions des **VI à IX** ont été réécrites, afin d'équilibrer et de préciser le partage des missions de contrôle entre inspection du travail et services des affaires maritimes.

Le **VIII** prévoit désormais en termes généraux que **les agents des affaires maritimes sont chargés du contrôle** de l'application des dispositions

du pays d'accueil du code des transport et des normes de l'OIT aux marins embarqués à bord des navires battant pavillon étranger faisant escale dans un port français, **sans préjudice des missions de contrôle confiées à l'inspection du travail**, telles que définies à ce jour aux articles L. 5548-1 et L. 5548-2.

Le **VIII** intègre les dispositions des 2° et 3° du VI dans sa rédaction initiale, relatives aux conditions de ce contrôle exercé par les agents des affaires maritimes. Par ailleurs, les dispositions relatives aux échanges d'informations entre inspection du travail et services des affaires maritimes ont été maintenues.

Cette réécriture **écarte donc toute modification du périmètre des missions de contrôle attribuées à l'inspection du travail, mais préserve l'extension aux services des affaires maritimes du contrôle de l'application des dispositions sociales aux navires battant pavillon étranger en raison de l'État du port**. La proposition initiale de création de groupes de contrôle spécialisés par façade maritime, avec des objectifs quantitatifs d'inspection, a été écartée.

L'article a été modifié en séance par l'adoption de quatre amendements du rapporteur.

La notion de « *gens de mer* » se substitue à celle de « *marin* » aux articles L. 5548-1 et L. 5548-2 qui prévoient les modalités de contrôle de l'inspection du travail sur les navires battant pavillon étranger, ainsi qu'au sein des dispositions nouvelles insérées par l'article 7, en vue d'une harmonisation rédactionnelle.

Les dispositions relatives à l'échange d'informations entre inspection du travail et services des affaires maritimes ont été complétées afin de préciser que pour l'exercice de leurs missions de contrôle, **ces différents services s'informent réciproquement de la programmation des contrôles et des suites qui leur sont données**.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable aux modifications proposées, qui permettent aux agents des affaires maritimes de contrôler l'application des dispositions du pays d'accueil, et qui sécurisent juridiquement les contrôles de la Convention du travail maritime de 2006 effectués par les agents des affaires maritimes. Ces dispositions contribueront à une **meilleure lutte contre le *dumping social***, afin que la concurrence entre les différents pavillons n'alimente pas une compétition qui serait particulièrement préjudiciable au pavillon français dont les normes sociales sont d'un niveau élevé.

Votre commission a adopté l'amendement COM-23 proposé par votre rapporteur, afin de faire référence aux « *représentants des gens de mer* »

dans le cadre des visites effectuées à bord du navire par les agents chargés du contrôle des dispositions sociales. La référence au délégué de bord, présente dans le code des transports et dans les nouvelles dispositions créées par l'article 7, n'est pas adaptée dès lors que ce statut est spécifique au droit français.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 7 bis
(article L. 5612-1 du code des transports)

Attribution d'un numéro d'identification aux marins étrangers affiliés à l'ENIM

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, vise à attribuer un numéro d'identification aux marins étrangers affiliés à l'ENIM.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5521-2-1 du code des transports prévoit l'attribution par l'autorité maritime d'un numéro national d'identification aux gens de mer.

L'objectif de cette identification des gens de mer est la connaissance de la population maritime embarquée sur des navires battant pavillon français. La personne conserve son numéro national d'identification tout au long de sa vie professionnelle. Ce numéro est également porté sur la liste d'équipage du navire.

Il permet le **suivi de la carrière** des gens de mer, notamment pour la validation des titres professionnels nécessitant des temps de navigation et la vérification du respect des conditions d'exercice de certaines fonctions en matière d'aptitude médicale et de formation. Il sert à la **gestion des gens de mer** dans le système d'information de cette population (ADMINISTRES). Il permet également d'identifier les marins affiliés au régime d'assurance vieillesse de l'ENIM, pour le **paiement des charges salariales et patronales** à ce régime.

Le livre VI de la partie V du code des transports fixe les dispositions applicables au **registre international français (RIF)**. L'article L. 5612-1 précise l'applicabilité du droit du travail maritime aux gens de mer embarqués à bord des navires immatriculés au RIF. Le 2° du I de l'article

exclut les marins embarqués à bord de ces navires et résidant hors de France du dispositif d'identification prévu à l'article L. 5521-2-1.

Or certains marins étrangers embarqués à bord de ces navires peuvent être affiliés à l'ENIM en application du règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale. **L'absence de numéro d'identification compromet cette affiliation**, notamment pour les déclarations de services.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 7 *bis* a été inséré en séance publique par l'adoption d'un amendement du rapporteur.

Il prévoit l'application de l'article L. 5521-21 aux marins embarqués à bord des navires immatriculés au RIF et résidant hors de France, lorsque ces marins sont affiliés au régime d'assurance vieillesse de l'ENIM en application de règlements européens.

L'attribution à ces marins étrangers d'un numéro d'identification permet de faciliter le suivi de ces gens de mer ainsi que les appels à cotisations de l'ENIM.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cet ajustement technique, qui n'appelle pas de commentaires spécifiques.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 8

(articles L. 5551-1 et L.5553-11 du code des transports)

Exonérations de cotisations sociales pour les employeurs de gens de mer

Objet : cet article vise à étendre les exonérations de cotisations sociales bénéficiant aux entreprises employant des gens de mer.

I. Le droit en vigueur

Le *netwage* (salaire net) désigne les **exonérations de cotisations sociales** salariales et patronales, voire les remboursements d'impôt, adoptés

par un Etat **en faveur de la compétitivité-coût de l'armement maritime**. Selon l'intensité et le périmètre de ces dispositifs, le salaire net tend à être égal au salaire brut. Ainsi le salaire perçu par le salarié converge avec le coût du travail pour l'employeur. L'objectif est de **réduire l'impact économique des prélèvements sociaux sur l'activité maritime**, en transférant à la collectivité le financement de la protection sociale maintenue sans changement au bénéfice des salariés du secteur.

Le *netwage* est la **principale mesure de soutien économique à l'armement maritime** qui reste autorisée par le droit européen. Les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime du 5 juillet 1997, actualisées le 17 janvier 2004, ont en effet limité les aides autorisées aux allègements de prélèvements fiscaux et sociaux.

Les **pays européens** dotés d'un armement maritime important ont utilisé ces possibilités de façon différenciée. Sont régulièrement cités comme particulièrement offensifs les dispositifs mis en place au Danemark, en Italie et en Grande-Bretagne. L'écart de rémunération entre un marin français et un marin anglais est évalué à 20 %, et il s'élève jusqu'à 40 % vis-à-vis des marins danois ou italiens.

L'article L. 5553-11 du code des transports **permet aux entreprises d'armement maritime employant des marins affiliés à l'ENIM et soumises à concurrence internationale de bénéficier d'une exonération de cotisations sociales patronales à l'ENIM** (maladie et vieillesse), dites « charges ENIM ». Cette exonération a été mise en place par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

Les navires à passagers bénéficient d'un périmètre d'exonération plus large, car les armements concernés inscrits au premier registre **bénéficient, en sus de l'exonération relative à l'ENIM, d'exonérations de cotisations d'allocations familiales et de contributions à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi dues par les employeurs**, dites « charges non-ENIM ». Ces exonérations sont prévues par l'article 137 de loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007.

Le coût budgétaire de ces exonérations était de **58 millions d'euros en 2015**, ainsi réparti : 44,5 millions d'euros pour les charges ENIM et 13,5 millions d'euros pour les charges non-ENIM (dont 7 millions d'euros pour les allocations familiales et 6,5 millions d'euros pour les cotisations emploi).

Le rapport d'Arnaud Leroy de 2013 sur la compétitivité des transports et services maritimes français proposait d'**étendre l'exonération des charges non-ENIM à l'ensemble des entreprises d'armement maritime soumises à une concurrence internationale effective dans l'exercice de leurs missions** (proposition n° 17). Le coût de cette généralisation des exonérations de cotisations patronales non-ENIM était **évalué à 17 millions d'euros** par le rapport.

II. La proposition de loi initiale

Le I de l'article 8 modifie l'article L. 5551-1 du code des transports afin d'**étendre aux pêcheurs à pied détenant un permis de pêche à pied professionnelle l'affiliation au régime de l'ENIM.**

La pêche à pied est une activité professionnelle encadrée par un permis de pêche à pied, mis en place par le décret n° 2001-426 du 11 mai 2001 réglementant l'exercice de la pêche maritime à pied à titre professionnel. Cette obligation est désormais prévue à l'article R. 921-68 du code rural et de la pêche maritime. L'article R. 921-69 prévoit que l'exercice de cette activité **nécessite l'affiliation à un régime de protection sociale.**

Les pêcheurs à pied **dépendent alternativement du régime de l'ENIM ou du régime de la Mutualité sociale agricole (MSA).**

Les pêcheurs à pied sont historiquement affiliés à la MSA qui gère le régime de sécurité sociale des non-salariés agricoles pour toutes les branches de la sécurité sociale. Cette affiliation est désormais prévue par le 4° de l'article L. 722-1 du code rural et de la pêche maritime, qui dispose que *« le régime de protection sociale des non-salariés des professions agricoles est applicable aux personnes non salariées occupées aux activités ou dans les établissements de conchyliculture et de pisciculture et établissements assimilés ainsi qu'activités de pêche maritime à pied professionnelle telle que définie par décret, sauf pour les personnes qui relèvent du régime social des marins. »*

Les marins qui n'exercent la pêche à pied qu'à titre accessoire, sont affiliés à l'ENIM depuis 2003 pour l'exercice de cette activité. Ces marins ne sont pas des pêcheurs à pied à temps plein et ils n'exercent cette activité qu'à titre occasionnel, leur activité principale étant leur profession de marin liée à un navire.

Le II de l'article 8 modifie l'article L. 5553-11 afin d'**étendre à l'ensemble des navires battant pavillon français de commerce et soumis à concurrence internationale le bénéfice des exonérations de cotisations d'allocations familiales et de contributions à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi**, dues par les employeurs pour les équipages et gens de mer employés à bord.

Pour l'application de ces exonérations de charges (ENIM et non-ENIM), le II propose de faire référence non plus aux *« entreprises d'armement maritime »* mais aux *« entreprises maritimes »*. Il précise également que la concurrence internationale à laquelle les navires sont soumis doit être *« effective pendant l'exercice de leur missions »*.

Le II propose ainsi de mettre en place le dispositif proposé par le rapport d'Arnaud Leroy de 2013.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 8 a été **supprimé en commission** par l'adoption d'un amendement du rapporteur. Cette suppression a été proposée en raison de la déclaration d'irrecevabilité des dispositions de l'article au regard de l'article 40 de la Constitution.

L'article 8 a été **partiellement rétabli en séance** suite à l'adoption d'un amendement du rapporteur. Le rétablissement concerne le II de l'article, à l'exception de la précision relative à l'effectivité de la concurrence internationale rencontrée par les navires dans l'exécution de leurs missions.

Plusieurs extensions de périmètre sont ainsi proposées par l'article 8 par rapport à la rédaction actuelle de l'article L. 5553-1 du code des transports :

- à l'exonération de charges ENIM s'ajoutent des exonérations pour les charges non-ENIM ;
- les entreprises bénéficiaires ne sont plus les « *entreprises d'armement maritime* » mais les « *entreprises maritimes* » ;
- les équipages et gens de mer concernés sont ceux « *employés au titre des navires* » et non plus « *employés et embarqués à bord des navires* » ;
- les navires concernés sont les « *navires de commerce battant pavillon français* » et non plus les « *navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime* ».

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cette **mesure positive pour l'activité et l'emploi du secteur**, et attendue depuis plusieurs années.

Si la différence de compétitivité vis-à-vis des pays d'Asie du Sud-Est ne saurait être surmontée par une action sur le coût du travail, le recul de l'armement français face à nos compétiteurs européens est plus problématique et repose en partie sur un problème de coût. En effet, **la qualité des navigants français est reconnue mais elle ne peut compenser que partiellement les différences de coût du travail**, qui préjudicient au développement du pavillon français.

Tout en ayant un **coût raisonnable**, l'adoption de cette disposition constitue un vrai progrès pour le secteur maritime de notre pays.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 9

(articles L. 5561-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-2, L. 5566-1, L. 5566-2, L. 5567-1 [nouveau], L. 5567-1-1 [nouveau] et L. 5567-2 [nouveau] du code des transports)

Renforcer l'applicabilité des dispositions « Pays d'accueil »

Objet : cet article modifie l'application de certaines dispositions du régime du pays d'accueil et précise les modalités de constatation des infractions à ce régime.

I. Le droit en vigueur

Le **titre VI** du livre V de la cinquième partie du code des transports regroupe les **dispositions relatives au régime du pays d'accueil**¹.

L'article L. 5561-1 fixe le **champ d'application de ces dispositions**, en visant les navires :

1° ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;

2° ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre Etat ou à partir d'un autre Etat ;

3° utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

L'article L. 5566-1 sanctionne d'une amende de 3 750 euros le fait pour un armateur de **recruter des gens de mer sans avoir établi de contrat de travail écrit, ou en ayant établi un contrat de travail écrit ne comportant pas toutes les mentions exigées** par l'article L. 5562-2 : notamment l'identité du salarié et de l'employeur, le service et les fonctions du salarié, le montant du salaire, les droits à congés payés, les prestations de protection sociale assurées par l'armateur et le terme éventuel du contrat.

L'article L. 5566-2 sanctionne également d'une amende de 3 750 euros le fait pour un armateur de **ne pas faire bénéficier aux gens de mer qu'il emploie d'un régime de protection sociale** couvrant les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse, cette obligation étant prévue à l'article L. 5563-1. Autant d'amendes sont dues qu'il y a de gens de mer concernés.

¹ Voir le commentaire de l'article 7

La compétence et les modalités de constatation des infractions au titre VI ne font pas l'objet de dispositions spécifiques.

II. La proposition de loi initiale

Le **I** modifie l'article L. 5561-1 afin d'**ajuster le périmètre des navires concernés par les dispositions du titre VI** :

- sont exclus les navires de construction traditionnelle participant à des manifestations nautiques ;

- sont intégrés les navires utilisés pour assurer des transports entre le territoire français et les installations et dispositifs¹ mis en place sur le plateau continental adjacent.

Le **II** modifie l'article L. 5561-2 afin d'**ajouter aux dispositions rendues expressément applicables aux navires soumis au dispositif du pays d'accueil les dispositions de l'article L. 5113-1** relatives aux normes concernant la **santé** et la **sécurité** au travail ainsi que l'**hygiène** et l'**habitabilité** à bord des navires, issues des conventions internationales pertinentes applicables en France.

Les **III à VI** modifient plusieurs articles du code des transports afin d'**ajouter l'employeur ou la personne faisant fonction à plusieurs dispositions du code des transports mentionnant aujourd'hui exclusivement l'armateur** : signature du contrat de travail (art. L. 5562-2), indemnité compensatrice en cas de congés non pris (art. L. 5562-3), sanctions pénales en matière de contrat de travail (art. L. 5566-1 et L. 5566-2). Une erreur matérielle est également corrigée à l'article L. 5566-1.

L'ajout de l'employeur vise à tenir compte de certaines formes de propriété ou d'exploitation des navires pour lesquelles il n'est pas pertinent de faire référence à l'armateur. Ces situations existent **lorsque l'armateur n'est pas l'employeur des gens de mer**. Certains registres d'immatriculation permettent en effet le recours aux entreprises de travail maritime pour l'embauche de gens de mer.

Le **VII** insère un chapitre additionnel au titre VI, **consacré à la constatation des infractions aux dispositions du titre** et regroupant deux articles nouveaux :

- l'article L. 5567-1 prévoit que **les infractions aux dispositions du titre VI sont constatées par les officiers de police judiciaire mentionnés à l'article L. 5548-3, les personnes mentionnées à l'article L. 5222-1 et les agents de l'inspection du travail**. Il précise que les agents de l'inspection du

¹ Au sens de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, l'expression « installations et dispositifs » désigne : 1° les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation, ainsi que leurs annexes ; 2° les bâtiments de mer qui participent directement aux opérations d'exploration ou d'exploitation.

travail doivent signaler les infractions aux dispositions du titre VI dans le cadre de leur compétence définie à l'article L. 5548-2-1, créé par l'article 7 de la proposition de loi ;

- l'article L. 5567-2 **permet à l'autorité maritime de mettre en demeure un armateur de mettre son navire à quai** dans un port qu'elle a désigné et dans un délai maximal de vingt-quatre heures **pour permettre aux services de l'Etat de procéder aux contrôles requis**, en cas de manquement aux formalités administratives prévues au titre IV, d'obstacle aux missions de contrôle ou de non-présentation des documents devant être tenus à disposition.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 9 a été **réécrit en commission** suite à l'adoption d'un amendement proposé par le rapporteur. Cette réécriture procède à plusieurs ajustements rédactionnels.

L'extension du dispositif du pays d'accueil, prévue au I de l'article dans sa rédaction initiale, fait désormais référence aux navires assurant « *une prestation de service se rapportant à une installation ou à un dispositif mis en place dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental définis par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982* ».

La modification de l'article L. 5561-2, prévue au II de l'article dans sa rédaction initiale, afin d'étendre les dispositions hors titre VI applicables aux navires intégrés au dispositif du pays d'accueil, a été supprimée.

L'insertion de l'employeur ou de la personne faisant fonction a été étendue à l'article L. 5563-2, relatif à la déclaration des incidents survenu à bord du navire.

Un article L. 5567-1-1 a été inséré au chapitre additionnel créé par le III de l'article dans sa rédaction initiale. Il prévoit que les différents agents chargés de constater les infractions aux dispositions du titre VI sont tenus de signaler les faits contrevenant à ces dispositions dans le cadre des communications réciproques prévues à l'article L. 5548-5, créé par l'article 7 de la proposition de loi.

Le nouvel article L. 5567-2 a également été complété afin d'ajouter l'employeur ou la personne faisant fonction dans le cadre de la mise en demeure de mettre le navire à quai.

L'article 9 a été modifié en séance par l'adoption de deux amendements proposés par le rapporteur.

L'extension du dispositif du pays d'accueil aux navires intervenant sur des installations et dispositifs dans la ZEE et le plateau continental a été supprimée.

Le chapitre additionnel au titre VI, consacré à la constatation des infractions, a été partiellement réécrit :

- l'article L. 5567-1 prévoit désormais que **les infractions au titre VI sont constatées par les agents de l'inspection du travail, les agents des services des affaires maritimes et certaines catégories d'agents mentionnées à l'article L. 5222-1¹** ;

- l'article L. 5567-1-1 prévoit désormais que les agents compétents sont habilités à demander à l'employeur ou la personne faisant fonction, ainsi qu'à toute personne employée, de justifier de son identité, de son adresse et le cas échéant de sa qualité de gens de mer, et que lors des visites à bord, ces agents peuvent se faire accompagner par les délégués de bord ou les délégués du personnel ;

- un article L. 5567-1-2 additionnel prévoit en termes généraux que les agents compétents se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement des missions de contrôle relatives à ces infractions.

IV. La position de votre commission

Votre commission a adopté les amendements COM-28 et COM-29 de votre rapporteur. Ces amendements procèdent à des coordinations au sein du code des transports, ainsi qu'à une modification, identique à celle effectuée par amendement à l'article 7 de la proposition de loi, afin de faire référence aux représentants des gens de mer dans le cadre des visites effectuées à bord des navires par les agents chargés du contrôle de l'application des dispositions du pays d'accueil.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

¹ Les commandants ou commandants en second des bâtiments de l'Etat et les chefs de bord des aéronefs de l'Etat ; les administrateurs des affaires maritimes ; les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ; les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; le délégué à la mer et au littoral ; les agents publics commissionnés à cet effet par décision du directeur interrégional de la mer et assermentés.

Article 9 bis A (nouveau)
(article L. 5571-4 [nouveau] du code des transports)

Compétence pour constater le délit d'abandon de gens de mer

Objet : cet article, inséré par votre commission, identifie les personnes compétentes pour constater le délit d'abandon de gens de mer.

I. Le droit en vigueur

Les articles L. 5571-1 à L. 5571-3 du code des transports créent le **délit d'abandon de gens de mer**.

L'abandon de gens de mer désigne « *le fait, pour l'armateur, l'employeur ou la personne faisant fonction, de persister, au-delà de soixante-douze heures à compter de la réception d'une mise en demeure adressée par l'autorité maritime, à délaissier à terre ou sur un navire à quai ou au mouillage les gens de mer dont il est responsable, en se soustrayant à l'une de ses obligations essentielles à leur égard relatives aux droits à la nourriture, au logement, aux soins, au paiement des salaires ou au rapatriement équivalents aux normes prévues par les conventions de l'Organisation internationale du travail* ». Le manquement aux obligations essentielles à l'égard du capitaine est également constitutif de l'abandon de gens de mer.

L'article L. 5571-3 prévoit une peine de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende pour sanctionner ce délit, portée à sept ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende lorsqu'il est commis à l'égard d'un mineur. Par ailleurs, autant d'amendes sont dues qu'il y a de gens de mer concernés.

Toutefois, **le code des transports n'identifie pas les personnes compétentes pour constater cette infraction.**

II. La position de votre commission

Votre commission a adopté l'amendement COM-26 proposé par votre rapporteur, afin de désigner les personnes compétentes pour constater un délit d'abandon de gens de mer : les officiers et agents de police judiciaire, les commandants des bâtiments de l'État, les administrateurs des affaires maritimes, les officiers des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services de contrôle, le délégué à la mer et au littoral et les agents publics commissionnés par le directeur interrégional de la mer. Cette précision est nécessaire pour **assurer la répression de cette infraction.**

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 9 bis

Rapport au Parlement sur l'avenir de l'ENIM

Objet : cet article prévoit la remise au Parlement d'un rapport sur l'avenir du régime de protection sociale des marins.

I. Le droit en vigueur

L'**Établissement national des invalides de la marine** (ENIM) est l'établissement public national chargé depuis 2010 de gérer le régime spécial de sécurité sociale des marins, nommé par extension « régime de l'ENIM ». Mis en place dès le XVII^e siècle à l'initiative de l'État, ce régime spécifique aux marins a été maintenu lors de la généralisation de la sécurité sociale par les ordonnances des 4 et 19 octobre 1945. Le régime de l'ENIM couvre aujourd'hui **plusieurs risques** : maladie, maternité, invalidité, accidents du travail et maladies professionnelles, vieillesse et décès.

Les conditions de financement du régime de l'ENIM sont affectées par des **taux de cotisation très faibles**, qui ont baissé tendanciellement dans le cadre de la concurrence internationale avec les pavillons étrangers, et du **rapport entre actifs et pensionnés** pour le régime de retraite : 30 045 marins actifs et 117 830 marins retraités en 2014, soit un actif pour quatre pensionnés. Les cotisations et contributions versées par les marins et les armateurs représentent ainsi une part très minoritaire des ressources du régime.

La **subvention versée par l'État** par le biais du programme 197 « Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins », finance en grande partie le déficit structurel du régime et contribue à maintenir un niveau de trésorerie permettant un paiement régulier des pensions et des prestations aux affiliés de l'établissement. Cette subvention a représenté entre 2007 et 2015 une **part oscillant entre 42 % et 54 % des recettes totales de l'ENIM**. Cette part dans le montant global des produits de l'établissement varie en fonction de l'évolution des produits spécifiques (cotisations des marins et contributions des armateurs), mais également des transferts sociaux et des compensations inter-régimes (maladie et vieillesse). Pour l'année 2015, le montant de la subvention de l'État versée à l'ENIM s'élève à 852,95 M€, et elle devrait s'élever à 824 M€ en 2016.

Par ailleurs, le **régime général de la Caisse nationale de l'assurance maladie** des travailleurs salariés verse une contribution venant équilibrer la branche « maladie » du régime des gens de mer. Pour 2015, le montant de la contribution du régime général est de 311,6 M€, et elle devrait s'élever à 312,6 M€ pour 2016.

Les **ressources du régime de l'ENIM** sont ainsi constituées :

- du produit du versement effectué par les armateurs ou employeurs dans les conditions légales et réglementaires en vigueur et comprenant les cotisations personnelles des marins et les contributions patronales (9,86 %) ;
- des compensations d'exonérations et d'allègements de charges sociales (4,34 %) ;
- de compensations générales : compensation généralisée vieillesse, contribution sociale généralisée (12,76 %) ;
- des produits de gestion, reprises sur provisions et produits exceptionnels (3,26 %) ;
- de la contribution versée par le régime général (18,55 %) ;
- de la subvention de l'État (51,23 %).

II. La proposition de loi initiale

L'article 11 prévoyait la remise au Parlement, dans un délai de six mois suivant la promulgation de la loi, d'un rapport sur : « *les axes d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises. Ce rapport à établir par le Conseil supérieur des gens de mer prendra en compte d'une part l'évolution générale du système de protection sociale français et d'autre part les attentes et les besoins des gens de mer* ».

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 9 *bis* a été inséré en commission par l'adoption d'un amendement proposé par le rapporteur afin de transférer le rapport prévu à l'article 11 dans le chapitre relatif aux gens de mer, pour des raisons de cohérence. Les précisions sur le périmètre du rapport n'ont pas été modifiées, à l'exception d'une référence supplémentaire au financement du système de protection sociale français.

L'article 9 *bis* a été modifié en séance par l'adoption d'un amendement rédactionnel du rapporteur, et d'un amendement de Serge Letchimy. Il est précisé que le rapport doit tenir compte des particularités des départements, régions et collectivités d'outre-mer.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à l'élaboration d'un rapport sur les perspectives du régime de l'ENIM, qui représente **un véritable socle pour la condition de marin**, doté d'une forte dimension identitaire. Tout en présentant des pistes d'évolution en cohérence avec le financement et

l'évolution du système de protection sociale français, ce rapport devra tenir compte des attentes et des besoins des gens de mer afin de veiller à l'attractivité de la profession de marin. Les évolutions doivent permettre de **maintenir le régime de l'ENIM, tout en remédiant aux fragilités structurelles de son financement.**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 9 ter

Applicabilité outre-mer

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, prévoit les conditions d'application en outre-mer de certaines dispositions relatives aux gens de mer.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 9 *ter* a été inséré en séance par l'adoption d'un amendement du rapporteur, modifié par un sous-amendement proposé par le Gouvernement.

Il prévoit **l'application des dispositions de l'article 6**, qui permet aux autorités françaises de se voir transmettre la liste d'équipage à tout moment, **aux cinq collectivités d'outre-mer** (Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, Wallis-et-Futuna, Polynésie française), **à la Nouvelle-Calédonie et aux Terres australes et antarctiques françaises.**

Le sous-amendement proposé par le Gouvernement a supprimé l'application des articles 7 et 9 à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

II. La position de votre commission

Votre commission a adopté l'amendement COM-44 de votre rapporteur, afin de préciser l'application en outre-mer des dispositions de l'article 5 *ter*, relatif aux conditions d'accès à la profession de marin, et de l'article 5 *quinquies*, relatif à la période ouvrant droit à l'indemnité de nourriture.

L'application de l'article 6 a également été ajustée, en tenant compte de l'assimilation législative applicable à Saint-Martin, Saint-Barthélemy et Saint-Pierre et Miquelon.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Chapitre IV Renforcer l'attractivité du pavillon français

Article 10

(articles L. 5611-2 et L. 5611-3 du code des transports)

Ouverture du registre international français à la grande pêche et aux navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres

Objet : le présent article vise à étendre le champ de l'immatriculation au registre international français (RIF) aux navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres ainsi qu'aux navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche.

I. Le droit en vigueur

- **La loi sur le RIF de 2005**

La loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (RIF) avait pour objectif de renforcer la compétitivité du pavillon français dans un contexte de forte concurrence internationale.

Pour mémoire, en matière de droit du travail, le RIF permet de recruter des membres de l'équipage à des conditions internationales, réglées par le contrat entre le marin et l'armateur, dans le respect des règles internationales fixées par les conventions dont la France est signataire.

En matière fiscale, le RIF permet de bénéficier d'une exonération du droit annuel de francisation et de navigation et d'une exonération de TVA et de droits de douane pour certains biens.

L'immatriculation au RIF entraîne également une réduction des cotisations sociales patronales versées pour les membres des équipages résidant en France. Les marins français naviguant sur un navire immatriculé

au RIF bénéficient par ailleurs d'une exonération d'impôt sur le revenu sous réserve de naviguer 183 jours à l'étranger.

Les articles L. 5611-1 et suivants du code des transports détaillent le régime juridique applicable au RIF.

L'article L. 5611-2 fixe la liste limitative des navires pouvant s'immatriculer au RIF :

- les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;

- les navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.

L'article L. 5611-3 définit la liste des navires ne pouvant être immatriculés au RIF :

- les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;

- les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières figurant sur une liste fixée par voie réglementaire ;

- les navires exploités exclusivement au cabotage national ;

- les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;

- les navires de pêche professionnelle.

• **Un bilan contrasté**

Ainsi que le relevait Charles Revet dans son avis budgétaire relatif aux transports maritimes sur le projet de loi de finances pour 2016, la mise en place du RIF en 2005, a permis de stabiliser la flotte française affectée au transport en nombre de navires et, dans une moindre mesure, en emplois embarqués pour les marins français. Il a également contribué à la modernisation et au rajeunissement du pavillon français.

Pour autant, ces effets perceptibles pendant quelques années ne suffisent plus aujourd'hui à contrecarrer un déficit de compétitivité structurel.

Il n'y a quasiment plus de segment qui ne soit ouvert aujourd'hui à la concurrence internationale. Ceux sur lesquels le pavillon français faisait prime sont désormais presque tous accessibles aux navires battant pavillon d'un autre État membre de l'Union européenne. Les marchés européens sont largement ouverts aux pays tiers, notamment ceux qui disposent d'un registre de libre immatriculation. À bord même des navires battant pavillon

français, presque toutes les fonctions sont ouvertes aux marins ressortissants d'autres États membres de l'UE.

Dans ce contexte, le pavillon français se trouve dans une situation de compétition avec des pavillons de pays d'Asie du Sud-Est et d'Extrême-Orient opérant avec des structures de coûts particulièrement attractives.

Cependant, avec la crise perdurant depuis 2008, la concurrence a été exacerbée au sein même de l'UE. Certains pays comme le Royaume-Uni ou le Luxembourg ont mis en place des corpus réglementaires et fiscaux très attractifs, ce qui amplifie le dépavillonnement dans les pays voisins.

- **La nécessité d'une extension du RIF**

Face à ce constat, dix ans après la création du RIF, le rapport « Osons la mer » d'Arnaud Leroy préconisait dans sa proposition 7 « *d'adapter la loi relative au RIF et ses décrets d'application pour étendre le champ de cette immatriculation à toutes les exploitations ouvertes à la concurrence internationale et sur lesquelles les navires français immatriculés au premier registre ne sont pas présents* ».

L'objectif est de renforcer l'attractivité et la compétitivité du RIF pour les armateurs, et de développer l'emploi de marins français dans des secteurs où les marins de premier registre sont aujourd'hui absents.

II. La proposition de loi initiale

Le présent article traduit la proposition 7 du rapport « Osons la mer » d'Arnaud Leroy.

Le I modifie **l'article L. 5611-2** du code des transports afin de faire passer de 24 à 15 mètres la taille à partir de laquelle les navires de plaisance professionnelle peuvent être immatriculés au RIF, et afin d'ouvrir le RIF à la grande pêche. Les navires de grande pêche comprennent « *les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire* ».

Par conséquent, **le II** modifie **l'article L. 5611-3** du code des transports pour exclure les navires armés à la grande pêche de la liste des navires ne pouvant être immatriculés au RIF.

Le III insère le mot « seuls » au début de **l'article L. 5611-4**, pour prévoir que seuls les livres I^{er}, II, IV et les titres I^{er} et VII du livre V sont applicables aux navires immatriculés au RIF.

Enfin, **le IV** ajuste à **l'article L. 5612-3** du code des transports les modalités de calcul de la proportion minimale de marins français ou communautaires sur les navires immatriculés au RIF. Cette proportion est calculée annuellement à l'échelle de la flotte de l'armateur.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

En commission, les députés ont adopté un amendement du rapporteur procédant à la réécriture globale de l'article. Seuls les I et II de la rédaction initiale ont été conservés au sein de l'article 10. Le IV a été transféré dans un article additionnel, le 10 *bis*.

IV. La position de votre commission

Votre commission approuve l'extension du champ de l'immatriculation au registre international français pour les navires de plaisance de plus de 15 mètres et les navires de grande pêche. Cette extension fournit un outil supplémentaire dans la lutte contre l'érosion de l'attractivité du pavillon français en Europe et dans le monde.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 10 bis
(article L. 5612-3 du code des transports)

Permettre le calcul de la proportion de marins communautaires à l'échelle de la flotte sous RIF

Objet : cet article, inséré en commission à l'Assemblée nationale, rend possible le calcul de la proportion de marins communautaires non par navire, mais à l'échelle de la flotte immatriculée au registre international français.

I. Le droit en vigueur

L'article 91 de la convention de Montego Bay impose de s'assurer de l'existence d'un « **lien substantiel entre l'État et le navire** », condition nécessaire pour qu'un navire batte pavillon français.

En application de ce principe, **l'article L. 5612-3 du code des transports** impose, pour les navires immatriculés au registre international français (RIF), **une proportion minimale de marins français ou communautaires**. Elle est fixée à 35 % de l'effectif du navire. Si le navire ne bénéficie pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition, cette proportion minimale n'est que de 25 %.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été créé à l'initiative du rapporteur en commission. Il résulte du déplacement des dispositions initialement prévues au IV de l'article 10 du texte initial de la proposition de loi.

Il complète l'article L. 5612-3 du code des transports pour préciser que le respect de l'obligation d'emploi d'une proportion de 25 ou 35 % de marins communautaires « *peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au registre international français exploités par cet armateur* ». Le respect de cette obligation est vérifié chaque année.

III. La position de votre commission

Votre commission approuve cette simplification des modalités de calcul de la proportion de marins communautaires pour les armateurs, à l'échelle non plus du navire mais de l'ensemble de la flotte immatriculée au RIF.

Tout en gardant leur régime ENIM et le régime d'exonération des charges sociales, les marins français pourront être affectés sur toute la flotte d'un même armateur, et ne seront plus liés à un seul navire. Cette disposition est donc de nature à apporter plus de souplesse de gestion pour les entreprises.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 11

Demande de rapports

Objet : cet article, supprimé par l'Assemblée nationale, prévoit cinq demandes de rapport.

I. La proposition de loi initiale

Le présent article prévoit la remise par le Gouvernement de cinq rapports au Parlement. Ces demandes de rapport concernent :

- l'avenir de l'ENIM (Etablissement national des invalides de la marine) ;

- une revue générale de l'ensemble des textes applicables aux navires afin de procéder à la simplification de leur présentation et de leur contenu et d'éliminer des textes réglementaires les dispositions qui surtransposent des conventions internationales et des normes européennes et ont dès lors un effet négatif sur la compétitivité des entreprises maritimes françaises ;

- l'état d'avancement de l'application des dispositions réglementaires relatives aux normes de l'État d'accueil ;

- la possibilité de faire évoluer le cadre réglementaire applicable aux établissements sportifs ou de loisirs dont les activités peuvent entrer en concurrence avec des activités de navires de plaisance à utilisation commerciale ou de transports de passagers ;

- la mise en œuvre des mesures concernant l'adaptation de la réglementation pour les navires conchylicoles.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

En commission, les députés ont supprimé le présent article, sur proposition du rapporteur. Seul le rapport sur l'avenir de l'ENIM a été maintenu, mais il a été déplacé au sein d'un nouvel article 9 *bis*, dans le chapitre III du titre I^{er}, pour des raisons de cohérence.

III. La position de votre commission

Votre commission souscrit à la suppression du présent article et au maintien de la seule demande de rapport pertinente, sur l'avenir de l'ENIM, au sein de l'article 9 *bis*.

Votre commission a maintenu la suppression de cet article.

Article 12

(article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure)

Autoriser les jeux de hasard sur les ferries et tous les navires de croisière

Objet : cet article vise à étendre la possibilité d'installer des jeux de hasard à bord des navires aux ferries ainsi qu'à l'ensemble des navires de croisière.

I. Le droit en vigueur

• La loi de 2005 relative à la création du registre international français

L'article 32 de la loi du 3 mai 2005 relative à la création du RIF a prévu une procédure permettant l'installation de casinos à bord des navires immatriculés au RIF.

L'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure prévoit ainsi que l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard peut être accordée aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers. Plusieurs conditions doivent être remplies pour cela : le navire doit être immatriculé au RIF, ne pas assurer de ligne régulière et effectuer des croisières de plus de 48 heures.

L'autorisation est accordée par arrêté du ministre de l'intérieur. L'arrêté fixe la durée et détermine la nature des jeux de hasard autorisés, leur fonctionnement, les missions de surveillance et de contrôle, les conditions d'admission dans les salles de jeux et les horaires d'ouverture et de fermeture.

Les casinos ne peuvent ouvrir que dans les eaux internationales et ne sont accessibles qu'aux passagers majeurs titulaires d'un titre de croisière.

Enfin, l'article L. 321-3 dispose que, dans l'enceinte du casino, *« le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publiques »*.

• La procédure prévue pour les navires immatriculés à Wallis-et-Futuna

Il est rapidement apparu que l'autorisation d'ouvrir des casinos pour les navires immatriculés au RIF était insuffisante, dans la mesure où les navires de croisière sont généralement immatriculés à Wallis-et-Futuna.

L'article 53 de la loi du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des outre-mer a donc étendu la possibilité d'ouvrir un casino à ces navires.

L'article L. 346-2 du code de la sécurité intérieure, qui adapte à Wallis-et-Futuna les articles précédents du code de la sécurité intérieure, prévoit qu'il *« peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre des îles Wallis et Futuna, pour des croisières de plus de quarante-huit heures, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés, où sont pratiqués certains jeux de hasard »*.

II. La proposition de loi initiale

Le I du présent article élargit à nouveau la portée de l'autorisation d'ouvrir des casinos. L'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure est modifié afin de supprimer la référence à un registre d'immatriculation précis, la mention d'une durée minimale de croisière et l'indication selon laquelle les navires concernés ne doivent pas assurer de lignes régulières.

L'autorisation d'ouvrir un casino peut ainsi être accordée à tout navire de commerce transporteur de passagers, quel que soit son registre d'immatriculation. Tous les navires de croisière et tous les ferries peuvent dès lors en bénéficier.

Le II prolonge de six à douze mois la durée maximale de l'autorisation d'exercice provisoire accordée aux entreprises privées de sécurité engagées dans une démarche de certification.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

En commission, les députés ont adopté un amendement du rapporteur visant à déplacer le II dans un nouvel article 12 *bis*, par cohérence.

En séance publique, un amendement du rapporteur a été adopté pour préciser que l'ensemble des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ont la possibilité d'avoir des casinos à bord, quand bien même leur trajet ne passerait pas par des eaux internationales.

Un amendement déposé par la députée Marie Le Vern a également été adopté. Il a pour but de rendre applicable aux casinos à bord des navires les dispositions du code monétaire et financier relatives à la lutte contre le blanchiment des capitaux dans les casinos terrestres.

IV. La position de votre commission

Votre commission souscrit pleinement à la volonté d'étendre la possibilité de développer les jeux de hasard à bord des navires sous pavillon français. Elle a toutefois **réécrit le dispositif** afin d'opérer plusieurs corrections importantes.

Plutôt que d'étendre le régime existant pour les navires de croisière immatriculés à Wallis-et-Futuna, pertinent pour les navires souhaitant développer une véritable activité de casino mais particulièrement lourd, votre commission a préféré **créer une procédure alternative, adaptée et allégée, correspondant plutôt aux besoins et aux spécificités des ferries**. Ces derniers souhaitent pouvoir installer des machines à sous, en nombre réduit et dans une salle dédiée, afin de répondre aux souhaits de la clientèle, en particulier de la clientèle britannique en ce qui concerne le trafic

transmanche. L'objectif est de renforcer de cette manière la compétitivité du pavillon français.

Afin de favoriser le développement de cette activité complémentaire de jeux de hasard, la réécriture opérée par votre commission (amendement COM-30 du rapporteur) supprime l'obligation de conventionner avec un casinotier. L'armateur pourra gérer seul cette activité dans le respect de conditions bien définies à la fois dans la loi, au nouvel article L. 321-3-1 du code de la sécurité intérieure, et dans l'arrêté d'autorisation auquel il renvoie.

Enfin, le nouvel article 12 met en place un dispositif bien encadré pour éviter tout risque de dérive. Il est prévu qu'une telle activité ne pourra être mise à disposition des voyageurs que lorsque le navire est en dehors des eaux territoriales françaises, de manière à ne faire aucune concurrence aux casinos à terre.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 bis A

(article L. 5241-1-1 [nouveau] du code des transports)

Lutte contre le « dumping sécurité» des pavillons de complaisance

Objet : cet article, inséré par l'Assemblée nationale en séance publique, vise à soumettre les navires battant pavillon étranger aux mêmes règles de sécurité dans les eaux territoriales que les navires sous pavillon français.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article résulte de l'adoption d'un amendement du rapporteur en séance publique. Il introduit un nouveau chapitre dans la proposition de loi, consacré au nautisme et aux loisirs de plage.

Le présent article crée un **article L. 5241-1-1 du code des transports** afin de soumettre les navires de plaisance qui battent pavillon étranger aux mêmes règles de sécurité que les navires sous pavillon français quand ces navires naviguent dans les eaux territoriales. Les seuls navires concernés sont ceux appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que ceux dont ces personnes ont la jouissance.

II. La position de votre commission

Votre commission approuve cette mesure de nature à lutter contre les pratiques de « *dumping* sécurité », certains pays ayant des règles relatives au matériel d'armement et de sécurité et des normes de conduite particulièrement allégées.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12 bis B
(article L. 5546-1-6 du code des transports)

Extension du *manning* aux activités de plaisance

Objet : cet article, inséré par l'Assemblée nationale en séance publique, vise à étendre la possibilité pour les entreprises de travail maritime de pratiquer une activité de placement des gens de mer dans le secteur de la plaisance.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été introduit en séance publique par l'adoption d'un amendement du rapporteur.

Il étend aux navires de plaisance non immatriculés au registre international français, à l'article L. 5546-1-6 du code des transports, la possibilité pour des entreprises de travail maritime (ETM) de pratiquer une activité de placement de gens de mer. À ce jour, la loi du 16 juillet 2013 n'ouvre cette possibilité que pour les navires immatriculés au registre international français et les navires étrangers.

La seconde partie de l'article permet aux particuliers qui possèdent ou louent des navires de plaisance de recourir aux services des entreprises de transport maritime, possibilité uniquement ouverte aux armateurs actuellement.

II. La position de votre commission

Votre commission souscrit à l'extension des possibilités de recours au *manning* prévue par le présent article. Cette extension devrait permettre de créer des emplois dans le secteur de la plaisance.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12 bis C

(articles 1^{er} et 6 *bis* de la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés)

Lutte contre l'abandon des navires de plaisance

Objet : cet article, inséré par l'Assemblée nationale en séance publique, vise à créer une procédure simplifiée pour lutter contre l'abandon des navires de plaisance chez les professionnels du nautisme.

I. Le droit en vigueur

La loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés prévoit les conditions dans lesquelles « les objets mobiliers confiés à un professionnel pour être travaillés, façonnés, réparés ou nettoyés et qui n'auront pas été retirés dans le délai de un an pourront être vendus ».

Ce délai est réduit à trois mois s'il s'agit de véhicules terrestres à moteur, motocycles à deux ou trois roues ou quadricycles à moteur.

La procédure prévue par la loi implique le dépôt d'une requête par le professionnel devant le juge du tribunal d'instance ou le président du tribunal de grande instance, selon la valeur des objets mobiliers abandonnés. La vente des objets a lieu aux enchères publiques.

La loi prévoit la possibilité pour le propriétaire de s'opposer à la vente.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article résulte de l'adoption en séance publique d'un amendement de Yannick Moreau et d'autres députés du groupe Les Républicains.

Il vise à traiter le problème de l'abandon des navires de plaisance chez les professionnels du nautisme (chantiers, ateliers de réparation navale, d'entretien ou de gardiennage). Il permet à ces professionnels de bénéficier de la procédure simplifiée prévue par la loi de 1903 pour ne pas être indéfiniment tenus responsables de la garde du navire de plaisance qui n'aurait pas été réclamé par son propriétaire, en faisant procéder à sa vente ou sa déconstruction le cas échéant.

III. La position de votre commission

Votre commission souscrit pleinement à la simplification proposée par le présent article.

Elle a adopté un amendement n° COM-7 déposé par Jean-François Rapin visant à étendre cet article aux navires abandonnés dans les ports de plaisance et dans les bases nautiques.

Le problème du manque de places dans les ports est en effet central. Cet amendement apporte un élément de réponse, tout en favorisant par ailleurs le développement d'une filière de déconstruction dynamique et créatrice d'emplois.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 bis D

(article L. 321-1 du code de l'environnement)

Inclure les activités nautiques et balnéaires dans les objectifs de développement économique de la loi Littoral

Objet : cet article, inséré par l'Assemblée nationale en séance publique, complète les objectifs de développement économique visés par la loi Littoral afin de mentionner expressément les activités nautiques et balnéaires.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 321-1 du code de l'environnement contient les grands objectifs de la politique de préservation et de développement du littoral, résultant de l'article 1^{er} de la loi littoral de 1986. Il dispose que cette politique doit avoir pour objet :

- la mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ;

- la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;

- la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes ;

- le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article résulte de l'adoption d'un amendement du rapporteur en séance publique. Il complète l'article L. 321-1 du code de l'environnement afin de préciser que la politique d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral doit avoir aussi pour objet la préservation et le développement des activités nautiques et balnéaires.

III. La position de votre commission

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12 bis

(article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure)

Prolongation du délai pendant lequel une société privée de protection des navires peut bénéficier d'une autorisation d'exercice provisoire

Objet : cet article, inséré en commission à l'Assemblée nationale, prolonge de six à douze mois la durée maximale de l'autorisation d'exercice provisoire accordée aux entreprises privées de sécurité engagées dans une démarche de certification.

I. Le droit en vigueur

La loi n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014 a autorisé les activités privées de protection des navires. En application de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure, les entreprises privées de protection des navires doivent obtenir une certification pour recevoir leur autorisation d'exercice¹.

Néanmoins, lorsque l'entreprise n'a pas encore exercé cette activité, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire, après avoir vérifié son engagement dans une démarche de certification. Cette autorisation d'exercice provisoire est valable pour une durée maximale de six mois.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Partant du constat que le processus d'obtention de cette certification dure en général plus de six mois, la commission a adopté un amendement du

¹ Prévus par l'article L. 612-9.

rapporteur étendant à douze mois la durée maximale d'autorisation d'exercice provisoire.

III. La position de votre commission

Votre commission approuve cette mesure qui répond à des considérations pratiques.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12 ter

(article L. 2213-9 [nouveau] du code de la défense)

Flotte à caractère stratégique

Objet : cet article, inséré en commission à l'Assemblée nationale, autorise l'affectation des navires battant pavillon français à une flotte à caractère stratégique destinée à assurer la sécurité des approvisionnements ou à compléter les moyens des forces armées en temps de crise.

I. Le droit en vigueur

Les articles L. 2213-5 à L. 2213-7 du code de la défense, qui figurent dans le chapitre consacré aux réquisitions de biens et de services, disposent que les armateurs français ou les armateurs de nationalité étrangère de navires battant pavillon français sont tenus d'assurer les transports maritimes présentant un caractère national, celui-ci étant constaté par décision du ministre des transports. Les conditions dans lesquelles s'effectuent ces transports sont déterminées d'un commun accord entre le ministre et l'armateur concernés. À défaut d'accord, l'article L. 2213-8 autorise la réquisition des services de l'armateur.

De façon générale, les forces armées recourent à des marchés publics, qui permettent l'affrètement de navires sous pavillon français en fonction de leurs besoins.

Elles pourraient également, en cas de besoin, activer deux dispositifs existants : la flotte auxiliaire occasionnelle (FAO) et la force maritime de complément (FMC). La FAO, créée en 1985 par une décision du chef d'état-major des armées, regroupe des navires de commerce non militarisés susceptibles d'être mis à disposition des armées, en conservant leur statut civil, tandis que la FMC est destinée à exercer des missions à caractère

militaire. Un projet de loi avait été présenté en 1990 pour inscrire le principe de la FMC dans la loi, mais il n'avait pas abouti. En pratique, ces deux forces n'ont pas été utilisées au cours des crises récentes, les affrètements nécessaires ayant été réalisés par des marchés publics.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Les dispositions du présent article figuraient à l'origine à l'article 17 de la proposition de loi. Elles ont été déplacées dans un nouvel article 12 *ter* en commission, pour être intégrées au nouveau chapitre relatif à la sûreté et à la sécurité.

L'article complète le chapitre du code de la défense concernant les réquisitions de biens et de services par un nouvel article L. 2213-9, qui prévoit que les navires battant pavillon français « *peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées. La composition de cette flotte à caractère stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire.* »

III. La position de votre commission

Le recours aux marchés publics et le cadre juridique existant apparaissent suffisants pour assurer les affrètements nécessaires aux besoins de la défense nationale dans le contexte actuel.

Cet article souligne néanmoins **la nécessité, pour notre pays, de conserver une flotte de navires battant pavillon français de taille suffisante**. À défaut, l'efficacité des dispositifs de réquisition existants pourrait être remise en cause, puisqu'un recul de la flotte commerciale s'accompagnerait de fait d'une diminution des moyens civils susceptibles d'être mobilisés ou réquisitionnés en temps de crise.

C'est la raison pour laquelle votre commission a approuvé la mesure proposée, qui pourrait s'avérer utile en cas de crise majeure. Les modalités précises de sa mise en œuvre devront toutefois encore être précisées.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12 quater
(article 59 *nonies* [nouveau] du code des douanes)

Échanges de données entre l'administration des douanes et la direction générale de l'énergie et du climat

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, autorise la communication des données relatives aux produits pétroliers entre l'administration des douanes et la direction générale de l'énergie et du climat.

I. Le droit en vigueur

La direction générale de l'énergie et du climat est chargée de recueillir certaines données relatives à la gestion des produits pétroliers, par exemple pour suivre l'obligation de constitution de stocks stratégiques pétroliers¹ ou pour assurer la mise en œuvre de l'obligation de justifier d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole distribuées². Les agents qui récupèrent ces données sont tenus au secret professionnel, en application de l'article L. 142-3 du code de l'énergie.

Dans leurs missions, les agents des douanes ont à connaître de données similaires, mais, en application de l'article 59 *bis* du code des douanes qui les soumet au secret professionnel, il n'est aujourd'hui pas possible de comparer ces données.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Afin de permettre le croisement des données recueillies par ces deux administrations, cet article, adopté en séance publique à l'initiative du Gouvernement, insère dans le code des douanes un nouvel article 59 *nonies*, prévoyant que « *les agents de l'administration des douanes et droits indirects et les agents de l'administration chargée de l'énergie et du climat se communiquent, sur demande ou spontanément, tous les renseignements et documents détenus ou recueillis dans le cadre de leurs missions de gestion des produits pétroliers.* »

III. La position de votre commission

Votre commission n'est pas opposée à ces échanges de données, qui permettront effectivement de fiabiliser les données recueillies. Elle relève qu'il existe des dispositions similaires dans le code des douanes, pour

¹ Prévues à l'article L. 642-2 du code de l'énergie.

² En application de l'article L. 631-1 du code de l'énergie, modifié par l'article 60 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

autoriser, par exemple, le partage des données entre les agents des douanes et les services du ministère de l'écologie chargés de la prévention des risques.

Elle a adopté **l'amendement COM-32 du rapporteur**, rédactionnel, pour remplacer la mention des « agents de l'administration chargée de l'énergie et du climat », une référence qui n'est pas utilisée dans la partie législative du code, par les termes d'« agents placés sous l'autorité du ministre chargé de l'énergie ».

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 quinquies

(articles L. 5441-1 et L. 5442-1 du code des transports et article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure)

Extension de la possibilité de recourir à des entreprises privées de protection des navires

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale et modifié par votre commission, autorise le recours à des entreprises privées de protection des navires pour se défendre contre des menaces *intérieures* au navire, et supprime le zonage qui limite aujourd'hui leur activité à certains espaces prédéfinis.

I. Le droit en vigueur

La loi n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires a autorisé le recours à des entreprises privées pour protéger les navires battant pavillon français **contre les menaces extérieures**. **L'objectif principal de ce dispositif était d'assurer leur sécurité face aux actes de piraterie.**

L'article L. 5441-1 du code des transports définit ainsi cette activité comme « *l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français* », et renvoie au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure pour la détermination de ses conditions d'exercice.

L'article L. 5442-1 du code des transports, créé par cette même loi, dispose que cette activité s'exerce **au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues**. Un comité réunissant des représentants des armateurs, du

ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées. Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, duplique les dispositions existantes de l'article L. 5442-1, en prévoyant explicitement le cas des menaces d'actes de terrorisme. Il autorise ainsi le recours à des sociétés privées de protection des navires dans des zones définies *a priori* en raison de la menace terroriste, mais toujours face à une menace extérieure au navire.

III. La position de votre commission

La disposition insérée par les députés comporte deux limites.

Tout d'abord, l'identification *a priori* de zones sujettes à un risque terroriste n'est pas adaptée à la réalité de la menace actuelle, qui ne comporte pas de limites géographiques.

Par ailleurs, le dispositif adopté ne traite pas la question de la menace terroriste intérieure, qui proviendrait d'un passager ou d'un objet embarqué à bord. Or, cette menace existe, et, dans des espaces clos comportant de nombreux passagers, pourrait être à l'origine d'un nombre important de victimes.

Aussi votre commission a-t-elle adopté **l'amendement COM-33 du rapporteur**, qui étend la possibilité de recourir à des sociétés privées de protection des navires :

- en supprimant, à l'article L. 5441-1 du code des transports, l'adjectif « extérieure » qualifiant la menace face à laquelle ces sociétés peuvent intervenir ;

- en supprimant le zonage prévu à l'article L. 5442-1, puisque la menace terroriste ne peut faire l'objet d'un tel zonage.

Cette mesure permettra ainsi aux navires de disposer, sur le modèle de ce qui existe pour les transports terrestres, de services internes de sécurité qui participeront à la lutte contre le terrorisme. Votre rapporteur rappelle par ailleurs que les modalités d'exercice de ces sociétés de protection des navires ont été strictement encadrées par le code de la sécurité intérieure.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 sexies A (nouveau)
(article L. 5421-1 du code des transports)

Interdiction de monter à bord en cas de refus de se soumettre à des contrôles de sécurité

Objet : cet article, inséré par votre commission, permet d'interdire la montée à bord d'un navire à toute personne qui s'opposerait à la fouille de ses bagages ou à des palpations de sécurité.

Pour réduire le risque d'attaque terroriste provenant d'une personne ou d'un objet embarqué à bord d'un navire, il convient de **renforcer les contrôles effectués à terre, avant l'embarquement des passagers**. En effet, une fois à bord, dans l'espace clos qu'est un navire, une personne armée mal intentionnée pourrait faire de nombreuses victimes.

Pour renforcer l'efficacité de ces contrôles, votre commission a adopté **l'amendement COM-34 du rapporteur**, afin de permettre à un transporteur de **refuser l'embarquement d'une personne qui s'opposerait à la fouille de ses bagages ou à des palpations de sécurité**, ceux-ci ne pouvant avoir lieu sans son consentement, en application de l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure.

Une disposition similaire a été prévue pour les transports ferroviaires à l'article 13 de la proposition de loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, les atteintes à la sécurité publique et les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs¹, qui modifie l'article L. 2241-6 du code des transports en ce sens.

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 12 sexies
(article L. 232-7 du code de la sécurité intérieure)

Extension des possibilités de traitement automatisé de données à caractère personnel pour le transport maritime

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, autorise la mise en œuvre d'un traitement automatisé de données pour les déplacements internationaux réalisés par voie maritime.

¹ Le texte élaboré par la commission mixte paritaire est disponible sur le lien suivant : <http://www.senat.fr/leg/pp15-382.html>

I. Le droit en vigueur

Le code de la sécurité intérieure autorise deux types de traitements automatisés de données recueillies à l'occasion de déplacements internationaux. Ces dispositifs permettent la collecte des **données d'embarquement**, dites API (pour « *Advanced passenger information* »), soit l'identité des passagers et les informations relatives à leur document d'identité, et des **données de réservation**, dites PNR (pour « *Passenger name record* »), soit les informations relatives à l'itinéraire complet du passager, le nombre et le poids de ses bagages, le moyen de paiement utilisé etc.

Le traitement automatisé prévu à l'article **L. 232-1 du code de la sécurité intérieure** a été créé par l'article 7 de la loi n° 2006-64 du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme et portant dispositions diverses relatives à la sécurité et aux contrôles frontaliers. Il concerne les **déplacements internationaux en provenance ou à destination d'États non membres de l'Union européenne, qu'ils soient effectués par le mode aérien, maritime ou ferroviaire**.

Destiné à améliorer le contrôle aux frontières, à lutter contre l'immigration clandestine et à prévenir et réprimer les actes terroristes et les atteintes aux intérêts fondamentaux de la Nation¹, il relève de la responsabilité du ministère de l'intérieur.

Le traitement automatisé prévu à l'article **L. 232-7 du code de la sécurité intérieure** a été créé par la loi n° 2013-1168 du 18 décembre 2013 relative à la programmation militaire pour les années 2014 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense et la sécurité nationale, **pour les seuls vols internationaux (que le pays d'origine ou de destination soit membre de l'Union européenne ou non)**.

Conçu pour les besoins de la prévention et de la constatation des actes de terrorisme, des infractions mentionnées à l'article L. 695-23 du code de procédure pénale et des atteintes aux intérêts fondamentaux de la Nation, du rassemblement des preuves de ces infractions et de ces atteintes ainsi que de la recherche de leurs auteurs, il relève du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre chargé des douanes.

Cette disposition n'est applicable que jusqu'au 31 décembre 2017. Elle a été introduite dans le cadre des négociations sur la directive européenne réglementant l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, le Gouvernement français ayant exprimé à plusieurs reprises son attachement à son adoption et son application par les autres États membres.

¹ En application de l'article L. 232-2.

Cette directive prévoit le transfert, des transporteurs aériens vers les services compétents des États membres, des données PNR des passagers de « vols extra-UE » (à partir d'un pays tiers vers un État membre de l'UE et vice-versa). Elle autorisera aussi les États membres, mais sans les contraindre, à appliquer ces dispositions aux « vols intra-UE » (c'est-à-dire d'un État membre à l'autre).

La commission des libertés civiles du Parlement européen ayant été favorable à ce texte, il revient au Parlement européen dans son ensemble de se prononcer à son sujet.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article 12 *sexies*, introduit en séance à l'initiative du rapporteur, étend le dispositif de traitement de données à caractère automatisé prévu à l'article L. 232-7 du code de la sécurité intérieure aux transports maritimes.

III. La position de votre commission

Votre commission relève que l'article L. 232-1 du code de la sécurité intérieure n'a pas donné lieu à la constitution de fichiers de données relatives aux passagers ni dans le transport maritime ni dans le transport ferroviaire, bien que cet article l'autorise. Cette situation peut s'expliquer par la difficulté que représente, sur le terrain, la constitution de tels fichiers, la sensibilité de tels dispositifs au regard de la protection des données personnelles, ou encore la priorité donnée par les services de l'État à d'autres outils.

Elle n'a toutefois pas souhaité s'opposer à l'extension du dispositif prévu à l'article L. 232-7 aux déplacements maritimes internationaux en provenance ou à destination de pays non membres de l'Union européenne, dans la mesure où il pourrait, à l'avenir, se révéler utile dans la lutte contre le terrorisme.

Elle a adopté **l'amendement rédactionnel COM-35 du rapporteur.**

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 septies

(articles L. 4000-3, L. 4200-1, L. 4251-1 et L. 5241-1 du code des transports)

Navigation des bateaux fluviaux dans les estuaires

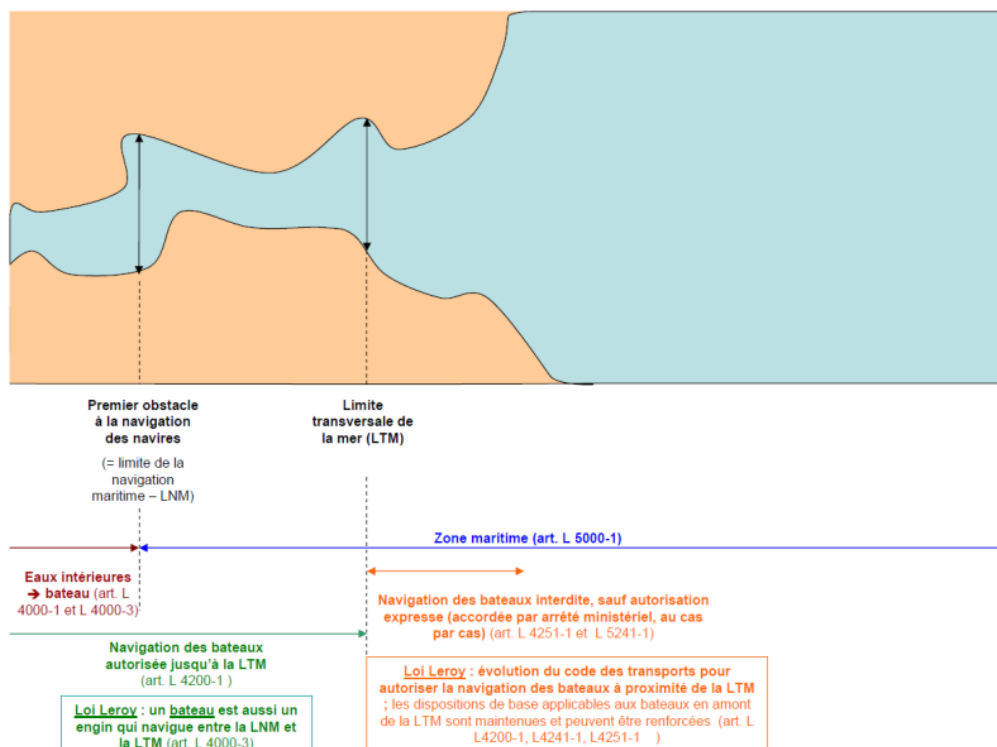
Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, fixe un cadre général pour la navigation des bateaux fluviaux dans les estuaires.

I. Le droit en vigueur

Le code des transports distingue la navigation intérieure, régie par sa quatrième partie, de la navigation maritime, encadrée par sa cinquième partie.

La **navigation intérieure** a lieu sur les **eaux intérieures**, qui comprennent, d'une part, les lacs et plans d'eau, d'autre part, les cours d'eau, estuaires et canaux, en amont du premier obstacle à la navigation des navires qui est fixé par voie réglementaire pour chaque cours d'eau.

Le livre II de la quatrième partie du code des transports, sur la « navigation intérieure », prévoit néanmoins, à son article L. 4200-1, que ses dispositions s'appliquent aussi à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer, qui relève de la navigation maritime en application de l'article L. 5000-1.



Source : ministère des transports

Cette navigation intérieure s'effectue par des *bateaux*, dont les caractéristiques sont fixées par le titre I^{er} du livre II de la quatrième partie du code des transports. L'article L. 4000-3 qualifie ainsi de bateau « *toute construction flottante destinée principalement à la navigation intérieure* ».

La **navigation maritime** s'effectue quant à elle par des *navires* répondant aux règles fixées dans la cinquième partie du code des transports.

Le II de l'article L. 5241-1 prévoit que les **bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer, c'est-à-dire dans la zone maritime, que sur autorisation de l'autorité administrative. Cette autorisation est accordée sous réserve du respect de prescriptions techniques fixées par voie réglementaire.**

L'article L. 4251-1, situé dans la partie du code relative à la navigation intérieure, renvoie à cette disposition pour indiquer dans quelles conditions la navigation des bateaux en aval de la limite transversale de la mer est autorisée.

En application de ces dispositions, des dérogations sont donc accordées pour autoriser la navigation de bateaux fluviaux dans des estuaires. L'arrêté du 15 décembre 2014 relatif à la navigation de bateaux porte-conteneurs fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 et des quais en Seine à Honfleur permet la navigation de cinq bateaux transportant des conteneurs, et l'arrêté du 30 mars 2015 relatif à la navigation en mer de bateaux fluviaux à passagers pour la desserte des bassins de Saint-Nazaire du grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire est utilisé par un bateau de croisière d'environ 250 passagers.

Un troisième arrêté est en cours de préparation pour autoriser des bateaux-citernes transportant des hydrocarbures à faire le trajet entre le port historique du Havre et Port 2000, pour avitailler les navires en escale à Port 2000 en carburants marins.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été inséré en séance publique à l'initiative du Gouvernement, pour mettre fin au régime d'autorisations spécifiques et **établir un cadre général** autorisant la navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer. L'objectif poursuivi est de simplifier la réglementation applicable dans ce domaine, tout en allégeant la charge des services instructeurs de l'État aujourd'hui mobilisés pour délivrer ce type d'autorisations.

Son 1^o élargit la définition de « bateau », qui désigne désormais « *toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer* ».

Son 4° réécrit l'article L. 4251-1 du code pour **autoriser la navigation des bateaux à l'aval de la limite de la mer**, en la limitant « *aux besoins de la navigation jusqu'à des installations de stationnement situées dans des zones maritimes à proximité de la limite transversale de la mer* », ces zones étant définies par voie réglementaire.

Son 2° soumet ces bateaux aux titres I^{er} à III (« Dispositions générales », « Titres de navigation », « Certificats de capacité pour la conduite des bateaux ») du livre II (« Navigation intérieure ») de la quatrième partie du code des transports.

Son 3° prévoit des **obligations spécifiques en matière de signalisation visuelle et sonore, de radiotéléphonie et d'appareils de navigation**, fixées par voie réglementaire.

Son 5° opère une modification de coordination à l'article L. 5241-1.

III. La position de votre commission

Votre commission est favorable à cette mesure de simplification, qui permettra aux bateaux de bénéficier d'un cadre général stable pour naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer, dans des conditions encadrées, puisque cette navigation est limitée à l'accès aux installations de stationnement établies dans des zones maritimes situées à proximité de la limite transversale de la mer. Cette mesure a en outre des répercussions économiques importantes pour les entreprises comme pour les zones concernées.

Votre rapporteur a néanmoins souhaité s'assurer que ce dispositif s'accompagnait de **toutes les garanties nécessaires en termes de sécurité, dans la mesure où ces bateaux, destinés à la navigation fluviale, vont naviguer dans des zones maritimes, au milieu de navires, et dans des conditions différentes de celles auxquelles ils sont habituellement confrontés (hauteur de vague, houle, etc.)** C'est la raison pour laquelle il a proposé l'**amendement COM-49** de réécriture de l'article, que votre commission a adopté.

S'agissant des **prescriptions techniques** que devront remplir ces bateaux pour pouvoir naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer, elles seront définies **par la voie réglementaire** en application de l'article L. 4211-1 du code, qui prévoit que « *les règles de construction, grément et entretien des bateaux destinées à assurer la sécurité des personnes et des biens se trouvant à bord et celle de la navigation sont fixées par voie réglementaire.* » Ces règles sont différenciées en fonction de la zone de navigation concernée¹. Cette disposition justifie que l'amendement COM-49 supprime la référence à

¹ Article D. 4211-1, arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones.

des obligations spécifiques en matière de signalisation visuelle et sonore, de radiotéléphonie et d'appareils de navigation fixées par voie réglementaire.

En ce qui concerne les **règles de navigation applicables**, qui pourront inclure l'interdiction, pour un bateau, de naviguer lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables, ou l'obligation de signaler sa trajectoire au responsable de l'installation de stationnement concernée, l'amendement COM-49 prévoit explicitement, au II de l'article L. 4251-1, que les **dispositions relatives à la police de la navigation** devront être définies par voie réglementaire.

Ces mesures devront évidemment recueillir toute l'attention du Gouvernement lors de leur élaboration, pour que la généralisation de cette possibilité de naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer se fasse en toute sécurité.

Par ailleurs, puisque ces bateaux seront amenés à naviguer dans une zone où naviguent habituellement des navires, votre rapporteur a voulu vérifier que les coordinations nécessaires avaient été effectuées au sein du code des transports. L'objectif de cet article étant de permettre la navigation des bateaux à titre exceptionnel à l'aval de la limite transversale de la mer, il n'est pas légitime de leur imposer le même régime juridique que celui des navires, beaucoup plus contraignant. Il convient néanmoins de s'assurer que ces bateaux ne seront pas totalement exemptés des règles applicables aux navires lorsqu'ils pénètrent dans ces zones.

Par exemple, si les bateaux sont autorisés à stationner dans les ports, il semble logique d'autoriser les ports à percevoir un droit de port, comme le prévoit l'article L. 5321-1 du code pour le séjour des navires.

Aussi, l'amendement COM-49 prévoit, au III de l'article L. 4251-1, l'application aux bateaux naviguant à l'aval de la limite transversale de la mer de plusieurs articles aujourd'hui applicables aux navires : l'article L. 5241-5 (possibilité d'interdire ou d'ajourner le départ d'un navire en cas de risque pour la sécurité ou le milieu marin), L. 5241-6 (possibilité d'interdire ou de limiter l'exploitation d'un navire dans les mêmes conditions), L. 5241-7-1 (possibilité d'effectuer des contrôles à toute heure à bord des navires), L. 5243-4 (accès des fonctionnaires et agents de l'État à bord des navires), L. 5321-1 précité (possibilité de percevoir un droit de port pour les séjours des navires), L. 5332-6 (droit de visite des navires dans les ports), L. 5334-3 (conditionnement de l'accès au port à une visite préalable du navire), L. 5334-12, L. 5334-13, L. 5336-12 et L. 5336-14 (règles applicables aux navires vraciers).

Enfin, les 5° et 6° de l'amendement COM-49 ont pour objet de **déplacer le contenu de l'article L. 5246-6-6 en tête du chapitre relatif à la sécurité de la navigation maritime**, dans un nouvel article L. 5242-1 A, dans la mesure où cet article prévoit l'application aux bateaux naviguant à l'aval de la limite transversale de la mer des infractions et peines **prévues par**

l'ensemble du chapitre, et pas seulement par la section à laquelle l'article L. 5246-6-6 appartient.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 octies
(article L. 5332-1 A [nouveau] du code des transports)

Prise en charge des frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, met à la charge des autorités portuaires et des exploitants bénéficiaires les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires.

I. Le droit en vigueur

En décembre 2002, l'Organisation maritime internationale (OMI) a décidé d'ajouter à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) un chapitre consacré à la sûreté maritime, concernant les navires et les ports. Il soumet les États à un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, le code ISPS, dont une partie est d'application obligatoire et l'autre d'application recommandée.

Le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires a fait entrer ce code ISPS dans la législation communautaire. La directive n° 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports a complété ce dispositif.

En France, cette réglementation internationale a été appliquée aux installations portuaires à partir de 2004, puis aux ports à partir de 2007. Elle contraint le représentant de l'État à réaliser une **évaluation de sûreté** des ports et des installations portuaires tous les cinq ans, en application des articles R. 5332-21 et R. 5332-28 du code des transports. Un **plan de sûreté** du port ou de l'installation portuaire doit ensuite être établi par l'autorité portuaire ou le responsable de l'installation, en application des articles L. 5332-1 et suivants du même code.

L'évaluation de sûreté est effectuée par les services locaux de l'État (préfectures, préfectures maritimes, forces de l'ordre, services des douanes, direction départementales des territoires et de la mer) ou par un organisme de sûreté habilité et son coût revient théoriquement à la charge de l'État.

En pratique, devant les moyens limités des services de l'État et le risque d'une obsolescence de ces évaluations de sûreté, il n'est pas rare que l'État ait recours à un organisme de sûreté habilité et que les ports ou exploitants d'installations portuaires prennent à leur charge les frais qui en résultent. Ces frais sont de l'ordre de 3 000 euros pour les installations portuaires, 5 000 euros pour les ports de taille moyenne, ce chiffre pouvant être multiplié par trois ou quatre pour les ports plus importants.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article additionnel, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, met à la charge des autorités portuaires et des exploitants bénéficiaires les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et des installations portuaires.

L'article L. 5331-2 du code des transports, qui dispose que l'État « est responsable de la définition des mesures de sûreté portuaire prises en application du [chapitre relatif à la sûreté portuaire] et du contrôle de leur application », est complété par un alinéa en ce sens.

III. La position de votre commission

Bien qu'il s'agisse d'un transfert de charges de l'État vers les autorités portuaires et les exploitants d'installations portuaires, votre commission ne s'est pas opposée à cette mesure, compte tenu du caractère limité des dépenses concernées, et dans la mesure où elle régularise une procédure déjà largement utilisée.

Elle a néanmoins adopté **l'amendement COM-36 du rapporteur** pour préciser le dispositif, en détaillant de quelle évaluation de sûreté il s'agit, celle-ci n'étant pas citée dans la partie législative du code. L'amendement indique que ce sont l'autorité portuaire et l'exploitant d'une installation portuaire qui seront responsables de cette évaluation, dans la mesure où ils en seront les financeurs. Cette évaluation restera néanmoins approuvée par l'autorité administrative.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 nonies
(article L. 5332-1 du code des transports)

Définition de la zone portuaire de sûreté

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, élargit la zone portuaire de sûreté à l'ensemble des zones terrestres intéressant la sûreté des opérations portuaires.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5332-1 du code des transports définit la zone portuaire de sûreté comme le port (dans ses limites administratives) « *et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires.* » Cette zone est délimitée par l'autorité administrative.

Dans cette zone, en application de l'article L. 5332-3, l'autorité administrative peut enjoindre à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'interdire ou de restreindre l'accès et les mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants ou d'ordonner leur expulsion.

C'est à l'intérieur de cette zone que sont définies des zones d'accès restreint, dans lesquelles les services de police et des douanes, ou, sous leur contrôle, des agents désignés à cet effet, exercent un droit de visite, en application des articles L. 5332-2 et 5332-6.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Sur la proposition du rapporteur Arnaud Leroy, les députés ont supprimé l'adjectif « contiguës », élargissant ainsi cette zone à l'ensemble des zones terrestres intéressant la sûreté des opérations portuaires.

III. La position de votre commission

Votre commission est favorable à cette mesure, qui répond à un impératif de sûreté.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12 decies
(articles L. 5332-2 et L. 5332-6 du code des transports)

Extension aux navires situés dans la zone de sûreté portuaire du droit de visite autorisé dans les zones d'accès restreint

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, étend à l'ensemble des navires situés dans la zone de sûreté portuaire le droit de visite aujourd'hui réservé aux seules zones d'accès restreint.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5332-2 du code des transports prévoit que l'autorité administrative délimite, par arrêté, à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté, des **zones d'accès restreint** où peut s'exercer le **droit de visite** prévu à l'article L. 5332-6 aux fins d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent.

Ce droit de visite est octroyé :

- aux officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, aux agents de police judiciaire et à certains agents de police judiciaire adjoints ;

- aux agents des douanes ;

- sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, aux agents de nationalité française ou ressortissants d'un autre État membre de l'Union européenne, que les services de l'État, les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires désignent pour cette tâche. Ces agents sont agréés par l'autorité administrative et le procureur de la République et ne peuvent procéder à la fouille des bagages ou à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne concernée.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, étend l'exercice de ce droit de visite à **l'ensemble des navires situés dans la zone de sûreté portuaire** définie à l'article L. 5332-1 et aux personnes, bagages, colis, marchandises et véhicules qui y sont embarqués.

III. La position de votre commission

Votre commission est favorable à cette mesure, qui va dans le sens d'un renforcement de la sûreté portuaire.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12 undecies
(article L. 5332-8 [nouveau] du code des transports)

Enquêtes administratives réalisées dans le domaine de la sûreté portuaire

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, élève au rang législatif les procédures de criblage mises en œuvre dans le domaine de la sûreté portuaire et autorise la consultation des fichiers utiles à la prévention du terrorisme dans ce cadre.

I. Le droit en vigueur

L'article **L. 114-1 du code de la sécurité intérieure** permet la réalisation **d'enquêtes administratives** avant certaines décisions administratives de recrutement, d'affectation, d'autorisation, d'agrément ou d'habilitation, destinées à vérifier que le comportement des personnes intéressées n'est pas incompatible avec l'exercice des fonctions envisagées.

L'article **R. 5332-39 du code des transports** subordonne **l'accès permanent à une zone d'accès restreint¹ à la délivrance d'une habilitation**, valable sur l'ensemble du territoire national.

Les modalités d'obtention de l'habilitation prévue à l'article R. 5332-39 du code des transports

L'habilitation ne peut être accordée en cas de condamnation criminelle ou correctionnelle incompatible avec les fonctions à exercer. Le représentant de l'État dans le département s'assure du respect de cette condition en demandant communication du bulletin n° 2 du casier judiciaire au Casier judiciaire national automatisé par un moyen de télécommunication sécurisé ou de son équivalent, s'agissant des ressortissants étrangers auprès du casier judiciaire de l'État de nationalité selon les stipulations des conventions internationales en vigueur.

¹ Pour la définition d'une zone d'accès restreint, cf. commentaire de l'article 12 nonies.

L'habilitation peut être refusée, retirée ou suspendue par le représentant de l'État dans le département lorsque la moralité ou le comportement de l'intéressé ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'État, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une activité dans les zones d'accès restreint.

L'habilitation est retirée par le représentant de l'Etat dans le département, après que l'intéressé a été mis à même de présenter des observations, lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus réunies.

En cas d'urgence, l'habilitation peut être suspendue sans préavis par le représentant de l'État dans le département pour une durée maximale de deux mois.

En cas d'urgence impérieuse, l'habilitation peut être suspendue à titre conservatoire pour une durée maximale de quarante-huit heures par le représentant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire qui en informe immédiatement le représentant de l'État dans le département.

Les décisions d'habilitation et celles de retrait ou de suspension d'habilitation sont notifiées à l'intéressé et à l'exploitant de l'installation portuaire.

Les fonctionnaires de police, les militaires de la gendarmerie, les agents des douanes et les autres agents de l'État sont réputés détenir l'habilitation.

Pour l'exercice des missions de sûreté portuaire prévues à l'article L. 5332-4¹, plusieurs articles de la partie réglementaire du code obligent les agents de sûreté à détenir un **agrément individuel**, obtenu et retiré dans les mêmes conditions.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Pour autoriser la consultation des fichiers relatifs à la prévention du terrorisme, le présent article, inséré en séance à l'initiative du rapporteur, complète le chapitre relatif à la sûreté portuaire par un nouvel article L. 5332-8, qui élève au rang législatif les deux procédures d'habilitation et d'agrément individuel. Il subordonne ainsi :

- l'accès permanent aux zones d'accès restreint à une habilitation délivrée par le représentant de l'État dans le département ;

¹ L'article L. 5332-4 du code des transports dispose que, sauf cas particulier, les mesures visant à assurer la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires sont mises en œuvre, sous l'autorité de l'État, par les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires, les organismes habilités à exercer des missions d'évaluation et de contrôle de la sûreté maritime, les employeurs des agents privés exerçant le droit de visite prévu à l'article L. 5332-6, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones d'accès restreint, chacun agissant dans son domaine d'activité. Les catégories de mesures qui incombent à chacune des personnes mentionnées au premier alinéa ainsi que les autorités administratives chargées d'en définir les modalités techniques et opérationnelles sont déterminées par décret en Conseil d'État.

- l'exercice des missions de sûreté définies en application de l'article L. 5332-4 à un agrément individuel, délivré par le représentant de l'État dans le département et à Paris, par le préfet de police.

L'habilitation ou l'agrément serait refusé ou retiré lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'accès permanent aux zones d'accès restreint ou avec l'exercice des missions qu'elle a demandé à remplir.

L'enquête diligentée pour l'obtention de l'habilitation ou l'agrément pourrait donner lieu à la consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et des traitements automatisés de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationale relevant de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification.

III. La position de votre commission

Votre commission a adopté **l'amendement COM-37 du rapporteur**, pour harmoniser la rédaction de ces dispositions avec celle adoptée dans la proposition de loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs¹. L'amendement précise notamment que l'enquête administrative indique si le comportement de la personne donne des raisons sérieuses de penser qu'elle est susceptible, à l'occasion de ses fonctions, de commettre un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre publics.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 duodécies
(article L. 5336-1-1 [nouveau] du code des transports)

Sanctions administratives en matière de sûreté portuaire

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, prévoit des sanctions administratives en cas de méconnaissance de certaines dispositions relatives à la sûreté portuaire.

¹ Le texte élaboré par la commission mixte paritaire est disponible sur le lien suivant : <http://www.senat.fr/leg/pp15-382.html>

I. Le droit en vigueur

Ce sont les articles R. 5336-1 à R. 5336-3 qui établissent les sanctions administratives applicables en cas de méconnaissance des dispositions réglementaires d'application des articles du chapitre relatif à la sûreté portuaire de la partie législative du code des transports (articles L. 5332-1 à L. 5332-7).

Ces sanctions peuvent être, en fonction de la gravité des manquements :

- une amende administrative d'un montant maximal de 750 euros ou 7 500 euros, selon la catégorie de manquement ;
- la suspension de l'exploitation du port ou de l'installation portuaire.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article, introduit en séance par le rapporteur, insère au début de l'article L. 5336-1, relatif au retrait des agréments et habilitations, un nouvel alinéa disposant que *« l'absence de plan de sûreté valide, le défaut de mise en œuvre des mesures de sûreté approuvées par le représentant de l'État dans le département, l'inobservation des dispositions relatives aux habilitations, à l'agrément ou à la désignation des agents chargés de la sûreté ou à la protection de l'information peuvent faire l'objet de **sanctions administratives définies par décret**. Le représentant de l'État dans le département peut, après une mise en demeure restée sans effet, assortir chaque amende prononcée d'une astreinte journalière plafonnée au montant de cette amende. »*

L'objectif de cet article est d'autoriser l'autorité administrative à prononcer des astreintes journalières, en plus des sanctions financières. Celles-ci n'apparaissent en effet pas assez dissuasives, et constituent aujourd'hui la seule alternative par rapport à la sanction, plus radicale, d'une suspension de l'exploitation du port ou de l'installation portuaire.

III. La position de votre commission

Votre commission considère qu'il appartient au législateur, et non à un décret, de définir ces sanctions administratives, qui sont prononcées en cas de méconnaissance de dispositions législatives. C'est la raison pour laquelle elle a adopté **l'amendement COM-38 du rapporteur**, qui renvoie au régime des sanctions administratives défini à l'article L. 171-8 du code de l'environnement. Un tel renvoi est déjà prévu à l'article L. 4271-1 du code des transports.

Le régime des sanctions administratives de l'article L. 171-8 du code de l'environnement

I. — Indépendamment des poursuites pénales qui peuvent être exercées, en cas d'inobservation des prescriptions applicables en vertu du présent code aux installations, ouvrages, travaux, aménagements, opérations, objets, dispositifs et activités, l'autorité administrative compétente met en demeure la personne à laquelle incombe l'obligation d'y satisfaire dans un délai qu'elle détermine. En cas d'urgence, elle fixe les mesures nécessaires pour prévenir les dangers graves et imminents pour la santé, la sécurité publique ou l'environnement.

II. — Lorsque la mise en demeure désigne des travaux ou opérations à réaliser et qu'à l'expiration du délai imparti l'intéressé n'a pas obtempéré à cette injonction, l'autorité administrative compétente peut :

1° L'obliger à consigner entre les mains d'un comptable public avant une date qu'elle détermine une somme correspondant au montant des travaux ou opérations à réaliser. La somme consignée est restituée au fur et à mesure de l'exécution des travaux ou opérations.

Cette somme bénéficie d'un privilège de même rang que celui prévu à l'article 1920 du code général des impôts. Il est procédé à son recouvrement comme en matière de créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Le comptable peut engager la procédure d'avis à tiers détenteur prévue par l'article L. 263 du livre des procédures fiscales.

L'opposition à l'état exécutoire pris en application d'une mesure de consignation ordonnée par l'autorité administrative devant le juge administratif n'a pas de caractère suspensif ;

2° Faire procéder d'office, en lieu et place de la personne mise en demeure et à ses frais, à l'exécution des mesures prescrites ; les sommes consignées en application du 1° sont utilisées pour régler les dépenses ainsi engagées ;

3° Suspendre le fonctionnement des installations et ouvrages, la réalisation des travaux et des opérations ou l'exercice des activités jusqu'à l'exécution complète des conditions imposées et prendre les mesures conservatoires nécessaires, aux frais de la personne mise en demeure ;

4° Ordonner le paiement d'une amende au plus égale à 15 000 € et une astreinte journalière au plus égale à 1 500 € applicable à partir de la notification de la décision la fixant et jusqu'à satisfaction de la mise en demeure. Les dispositions des deuxième et troisième alinéas du 1° s'appliquent à l'astreinte.

Les amendes et les astreintes sont proportionnées à la gravité des manquements constatés et tiennent compte notamment de l'importance du trouble causé à l'environnement.

L'amende ne peut être prononcée plus d'un an à compter de la constatation des manquements.

Les mesures prévues aux 1°, 2° 3° et 4° ci-dessus sont prises après avoir informé l'intéressé de la possibilité de présenter ses observations dans un délai déterminé.

L'amendement renvoie par ailleurs directement aux articles du code concernés pour désigner les dispositions dont la méconnaissance peut entraîner une sanction administrative : les articles L. 5332-4 (obligation de mettre en œuvre les mesures de sûreté définies sous l'autorité de l'État),

L. 5332-5 (obligation de définir un plan de sûreté) et L. 5332-8 (habilitation et agrément nécessaires en matière de sûreté portuaire).

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 terdecies
(article L. 5336-10 du code des transports)

Délit d'intrusion dans une zone portuaire d'accès restreint

Objet : cet article, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale, punit de six mois d'emprisonnement, en plus des 3 750 euros d'amende, l'intrusion ou la tentative d'intrusion dans une zone portuaire d'accès restreint.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5336-10 du code des transports punit de 3 750 euros d'amende le fait de s'introduire (ou de tenter de le faire) sans autorisation dans une zone d'accès restreint. Il fait l'objet de rares condamnations (une à deux par an entre 2012 et 2014, d'après le ministère de la justice).

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le 2° de cet article, introduit en séance par le rapporteur, étend cette sanction à **six mois d'emprisonnement**, sur le modèle de l'article L. 2242-4 du code des transports.

L'article L. 2242-4 du code des transports

Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait pour toute personne :

1° De modifier ou déplacer sans autorisation ou de dégrader ou déranger la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations de production, de transport et de distribution d'énergie ainsi que les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation ;

2° De jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie ou dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique ;

3° D'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques ou de manœuvrer, sans en avoir mission, ceux qui ne sont pas à la disposition du public ;

4° De troubler ou entraver, par des signaux faits en dehors du service ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains ;

5° De pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire des animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner un véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, d'entrer dans l'enceinte du chemin de fer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage ;

6° De laisser stationner sur les parties d'une voie publique suivie ou traversée à niveau par une voie ferrée des voitures ou des animaux, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, de faire suivre les rails de la voie ferrée par des véhicules étrangers au service ;

7° De laisser subsister, après une mise en demeure de les supprimer faite par l'autorité administrative compétente de l'Etat, toutes installations lumineuses et notamment toute publicité lumineuse au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants, lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents du chemin de fer ;

8° De faire usage du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs de manière illégitime et dans l'intention de troubler ou d'entraver la mise en marche ou la circulation des trains ;

9° De pénétrer sans autorisation dans les espaces affectés à la conduite des trains.

Le 1° de l'article introduit par les députés indique, à l'article L. 5336-5 du code des transports, que les officiers de port et officiers de port adjoints rendent compte de ce délit d'intrusion à l'officier de police judiciaire compétent.

III. La position de votre commission

Cette mesure avait déjà été proposée par le Gouvernement, dans un amendement déposé en séance publique à l'Assemblée nationale sur le projet de loi relatif au droit des étrangers¹, finalement retiré. Elle a pour objet de répondre à la multiplication de ces actes dans le port de Calais, en permettant de recourir à la garde à vue.

Votre commission approuve ce dispositif, plus efficace qu'une amende financière, et déjà prévu pour des faits similaires dans le domaine ferroviaire.

¹ Amendement n° 400 déposé en première lecture, portant article additionnel après l'article 28 ter.

Elle a toutefois adopté **l'amendement COM-39 du rapporteur**, qui supprime la mention faite au 1°. Celle-ci n'apparaît en effet pas nécessaire, dans la mesure où l'article L. 5336-2 du code des transports prévoit déjà que les officiers de port et les officiers de port adjoints sont chargés de constater par procès-verbal **l'ensemble des délits prévus dans le cadre de la police des ports maritimes**.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 12 quaterdecies (nouveau)
(articles L. 5763-1, L. 5773-1 et L. 5783-1 du code des transports)

Coordination outre-mer

Objet : cet article, inséré par votre commission, procède aux coordinations nécessaires pour l'application outre-mer des mesures du chapitre V de la présente proposition de loi.

I. Le droit en vigueur

Les articles L. 5763-1, L. 5773-1 et L. 5783-1 du code des transports rendent applicables respectivement à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française et à Wallis-et-Futuna les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, du chapitre relatif à la sûreté portuaire, ainsi que l'article L. 5336-1, qui prévoit des sanctions administratives en cas de méconnaissance de ces dispositions.

II. Le texte adopté par votre commission

L'amendement COM-50 du rapporteur procède aux coordinations rendues nécessaires par la création, au début et à la fin du chapitre relatif à la sûreté portuaire, des nouveaux articles L. 5332-1 A et L. 5332-8, ainsi que par la création de l'article L. 5336-1-1, applicable en cas de méconnaissance de certaines dispositions de ce chapitre. Il rend ainsi applicables à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française et à Wallis-et-Futuna : l'obligation de procéder à une évaluation de sûreté (article L. 5332-1 A), les dispositions relatives aux habilitations et agréments en matière de sûreté portuaire (article L. 5332-8) et le régime de sanctions administratives applicable en cas de méconnaissance de certaines dispositions relatives à la sûreté portuaire (L. 5336-1-1).

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

TITRE II
SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

Article 13
(article L. 2 du code rural et de la pêche maritime)

Compléter les finalités de la politique des pêches et de l'aquaculture

Objet : cet article précise les objectifs de la politique en faveur de la pêche et de l'aquaculture afin de donner une plus grande reconnaissance à l'activité aquacole.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a adopté cet article **sans modification**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

Article 14
(articles L. 653-2 et L. 640-1 du code rural et de la pêche maritime)

Renforcer les mesures en direction du secteur aquacole

Objet : cet article renforce la place de l'aquaculture dans le dispositif de sélection génétique et au sein de la politique des signes de qualité.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a **adopté l'amendement COM-46 de son rapporteur Michel Le Scouarnec**, qui supprime l'alinéa **attribuant à la politique de qualité l'objectif de favoriser la reprise d'exploitations par de nouveaux exploitants**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

Article 15

(articles L. 911-1, L. 911-2, L. 912-4, L. 931-2, L. 942-2, L. 946-8 [nouveau] du code rural et de la pêche maritime)

Conforter la place de l'aquaculture dans la définition de la politique des pêches et de l'aquaculture et élargir la définition de la société de pêche artisanale

Objet : cet article vise à mieux prendre en compte l'aquaculture dans les politiques publiques : il fixe à 65 ans la limite d'âge des membres des comités des pêches, assouplit le régime de la société de pêche artisanale, renforce les pouvoirs de sanction des organisations de producteurs sur leurs membres et prévoit d'encourager l'aquaculture à terme et en circuit fermé.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques. Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a adopté :

- l'amendement COM-47 de son rapporteur Michel Le Scouarnec visant à rappeler que la politique de développement de l'aquaculture doit aussi viser **l'installation de fermes aquacoles en mer**, et pas uniquement à terre ;

- l'amendement COM-12 de Michel Canevet élargissant les modalités de **financement des sociétés de pêche artisanale** au **financement participatif**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

Article 15 bis

(article L. 931-31 [nouveau] du code rural et de la pêche maritime)

Fonds de mutualisation en matière de pêches maritimes

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, donne une base juridique à la création de fonds de mutualisation agréés par l'autorité administrative, permettant aux pêcheurs de faire face à des aléas climatiques, à des incidents environnementaux ou des frais de sauvetage en mer.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a adopté cet article **sans modification**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

Article 16

Rapport au Parlement sur le pescatourisme et la pêche récréative

Objet : cet article demande au Gouvernement de présenter au Parlement un rapport sur le pescatourisme et la diversification de l'activité des pêcheurs professionnels.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a adopté cet article **sans modification**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

Article 17

(article L. 2213-9 [nouveau] du code de la défense)

Établir une flotte à caractère stratégique pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise

Objet : cet article créant une flotte stratégique pour l'approvisionnement en temps de crise a été déplacé à l'article 12 *ter* par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques, mais ses dispositions figurent désormais à l'article 12 *ter* de la présente proposition de loi.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a **maintenu la suppression** de cet article.

Votre commission a en conséquence maintenu la suppression de cet article.

Article 18

(articles L. 211-1, L. 211-3, L. 213-1 et L. 321-1 du code de l'environnement)

Renforcer la prise en compte des problématiques conchyliques en matière de police de l'eau et de réglementation territoriale

Objet : cet article vise à renforcer l'arsenal juridique à disposition des pouvoirs publics pour assurer la protection de la qualité des eaux aquacoles, et principalement conchyliques, face aux pollutions et autres atteintes qui peuvent compromettre ces activités.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a adopté cet article **sans modification**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

Article 18 bis

(article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime)

Renforcer le degré de compatibilité entre les schémas de cohérence territoriale et les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, vise à mieux articuler les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine avec les documents de planification spatiale et les projets de l'État et des collectivités territoriales.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a adopté cet article **sans modification**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

TITRE II BIS

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX COLLECTIVITÉS, RÉGIONS ET DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Article 18 ter

(article L. 4433-15-1 [nouveau] du code général des collectivités territoriales)

Permettre aux collectivités d'outre-mer de participer aux discussions régionales et internationales relatives à la ressource halieutique partagée

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique à l'initiative du député Serge Letchimy, permet l'association des collectivités d'outre-mer aux discussions menées par la France sur la gestion et l'évaluation des ressources halieutiques, au sein des organisations internationales de gestion des pêches.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a adopté cet article **sans modification**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

Article 18 quater

(article L. 951-1 A [nouveau] du code rural et de la pêche maritime)

Développement des circuits courts au sein de la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer

Objet : cet article, introduit à l'Assemblée nationale en séance publique à l'initiative du député Serge Letchimy, inscrit dans la loi un objectif spécifique à la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer : la valorisation des productions locales.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a adopté cet article **sans modification**.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

**TITRE III
DISPOSITIONS DIVERSES**

Article 19

(articles L. 111-6 et L. 125-5 du code des assurances)

Instituer un régime d'assurance adapté pour les installations d'énergies marines renouvelables

Objet : cet article vise à adapter le régime d'assurance applicable aux installations d'énergies marines renouvelables.

I. La proposition de loi initiale

• Exclusion du régime légal d'assurance au titre du terrorisme

L'article L. 126-2 du code des assurances impose à certains types de contrats une couverture obligatoire du risque terrorisme. Les contrats d'assurance garantissant les dommages d'incendie à des biens situés sur le territoire national ainsi que les dommages aux corps de véhicules terrestres à moteur ouvrent ainsi droit à la garantie de l'assuré pour les dommages matériels directs causés par un attentat ou un acte de terrorisme et subis sur le territoire national.

Un décret en Conseil d'État détermine les dérogations à cette obligation de couverture du risque terrorisme applicables aux contrats concernant les « *grands risques* » définis à l'article L. 111-6.

Le 1° du présent article vise à compléter l'article L. 111-6 du code des assurances afin de prévoir que les installations d'énergies marines renouvelables sont considérées comme « *grands risques* ».

Cette catégorie comprend déjà aujourd'hui les corps de véhicules maritimes par exemple. Les grands risques sont définis comme ceux dont les capitaux assurés sont supérieurs à 20 millions d'euros.

• Exclusion du régime légal d'assurance au titre des catastrophes naturelles

L'article L. 125-5 du code des assurances exclut actuellement du régime légal d'assurance au titre des catastrophes naturelles les dommages subis par les véhicules aériens, maritimes, lacustres et fluviaux, ainsi que les marchandises transportées.

Le 2° du présent article vise à exclure également les installations d'énergies marines renouvelables de régime d'assurance obligatoire.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a été adopté sans modification par les députés.

III. La position de votre commission

Votre commission se félicite de l'adoption de ce dispositif qui lève un frein au développement des énergies marines renouvelables en France.

Les prescriptions actuelles en matière d'assurances obligatoires sont en effet un frein à la participation d'assureurs étrangers ; or les capacités de couverture du seul marché français semblent insuffisantes. L'article rend

donc l'assurance de ces installations marines moins contraignante pour ne pas bloquer la réalisation de ces projets.

Il est important de noter que ces deux exclusions n'ont pas pour conséquence que ces installations ne seraient pas couvertes au titre des catastrophes naturelles et du terrorisme, mais bien que leur couverture relèvera du marché et non plus du régime légal.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 19 bis A (nouveau)

(article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte)

Systemes de distribution de gaz naturel liquéfié et d'alimentation électrique à quai dans les ports

Objet : cet article, inséré par votre commission, vise à fixer un horizon temporel pour la généralisation des installations de distribution de gaz naturel liquéfié et d'alimentation électrique à quai dans les ports.

I. Le droit en vigueur

À l'heure actuelle, le VII de l'article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte dispose que : « *L'État favorise, notamment en soutenant des opérations pilotes, l'installation de systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié et d'alimentation électrique à quai dans les ports pour les navires et les bateaux.* »

II. La position de votre commission

Votre rapporteur propose, à l'amendement COM-40, d'assortir *a minima* cette disposition **sans portée normative** d'un horizon temporel clairement identifié prévoyant une « *généralisation à compter du 1^{er} janvier 2025* ».

En effet, la **qualité de l'air est très dégradée dans les ports**, en raison des nombreux navires qui continuent à faire tourner leur moteur. La Commission européenne a également fixé des objectifs ambitieux de **réduction des émissions de dioxyde de soufre** par les navires, dans un contexte où la taxation des émissions de gaz à effet de serre par le transport

maritime est de plus en plus fréquemment évoquée. De ce point de vue, le GNL est **considéré comme le carburant d'avenir** du transport maritime.

Par conséquent, il convient d'accompagner ce mouvement en fixant un **horizon temporel crédible** pour la mise en place des infrastructures nécessaires dans nos ports, ce qui renforcera également leur attractivité pour les navires étrangers.

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 19 bis

(articles L. 5111-1-1 [nouveau], L. 5121-2, L. 5121-3 et L. 5241-1 du code des transports)

Régime de responsabilité des drones maritimes

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale en séance publique, crée un nouveau régime de responsabilité dans le cadre de l'utilisation de drones maritimes de surface ou sous-marins.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article résulte de l'adoption d'un amendement du rapporteur en séance publique.

L'article complète les articles L. 5121-2, L. 5121-3 et L. 5241-1 du code des transports afin de prévoir un nouveau régime de responsabilité pour les drones maritimes. Ce régime est comparable à celui existant actuellement pour les dommages produits à bord ou en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. En application de ce dispositif, la personne commandant un drone maritime bénéficierait ainsi de la même limitation de la responsabilité du fait de l'exposition aux périls de la mer, à la condition que l'usage du drone ait bien été en rapport avec la navigation.

L'article crée par ailleurs un nouvel article L. 5111-1-1 du code des transports, qui impose aux drones maritimes de porter des marques extérieures d'identification, dont la définition est renvoyée au pouvoir réglementaire.

II. La position de votre commission

Votre commission approuve cet article qui permet de combler un vide juridique en matière de responsabilité dans le cadre de l'utilisation des drones maritimes, de surface ou sous-marins.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 20

(articles L. 123-22 et L. 442-6 du code de commerce)

Permettre l'établissement d'une comptabilité en devise pour certaines entreprises et assurer la non-répercussion des cotisations professionnelles obligatoires dans les secteurs des pêches et de la conchyliculture par les acteurs de la commercialisation

Objet : cet article, supprimé par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, comportait deux dispositions de nature technique : permettre aux commerçants ayant une activité internationale d'établir une comptabilité en devises, et empêcher le transfert de la charge de paiement des cotisations professionnelles obligatoires dans le secteur conchylicole à l'occasion des opérations commerciales.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a **maintenu la suppression** de cet article.

Votre commission a en conséquence maintenu la suppression de cet article.

Article 21

(articles L. 512-68, L. 512-69, L. 512-71 [abrogé], L. 512-72, L. 512-74, L. 512-76, L. 512-80 et L. 512-83 du code monétaire et financier)

Finalisation du processus d'adossement du crédit maritime mutuel au groupe des banques populaires et des caisses d'épargne

Objet : cet article vise à finaliser le processus d'adossement du crédit maritime mutuel au groupe des banques populaires et des caisses d'épargne en opérant les coordinations nécessaires dans le code monétaire et financier.

I. La proposition de loi initiale

Le présent article vise à finaliser le processus d'adossement du crédit maritime mutuel au groupe des banques populaires et des caisses d'épargne (BPCE). Cette opération étant en cours depuis 2003, de nombreuses dispositions du code monétaire et financier sont devenues obsolètes et nécessitent aujourd'hui des coordinations.

L'article supprime donc la référence aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes ainsi qu'à l'approbation ministérielle des statuts de la société centrale du crédit maritime mutuel. Il supprime également la commission supérieure du crédit maritime mutuel, qui ne se réunit plus depuis 2005.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

En commission, les députés ont adopté un amendement de réécriture globale de l'article à l'initiative du rapporteur afin d'intégrer plusieurs coordinations manquantes.

Le 1° supprime, à l'article L. 512-68 du code monétaire et financier, les références aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes s'agissant de l'objet du crédit maritime mutuel et acte le retrait de l'agrément d'établissement de crédit de la société centrale intervenu en 2014.

Le 2° modifie l'article L. 512-69 définissant les catégories d'établissements de crédit pratiquant du crédit maritime mutuel, là aussi pour tenir compte du retrait de l'agrément d'établissement de crédit de la société centrale. L'article est également modifié par coordination avec le changement de nom et d'objet de cette société centrale, dont les statuts ne sont plus soumis à approbation ministérielle.

Le 3° abroge l'article L. 512-71 relatif à la commission supérieure du crédit maritime mutuel.

Le 3° bis procède à plusieurs modifications rédactionnelles à l'article L. 512-72.

Le 3° ter modifie l'article L. 512-74. Il supprime la référence au décret de l'article L. 512-84 qui fixe les conditions dans lesquelles les personnes ayant exercé une activité dans le secteur des pêches maritimes, des cultures marines, de l'extraction des sables ou de la récolte des végétaux marins peuvent être sociétaires d'une caisse régionale.

Il complète l'article en prévoyant que des personnes physiques qui ont leur résidence ou exercent une activité dans le ressort territorial de la caisse régionale, et non plus seulement dans les départements côtiers, peuvent être sociétaires d'une caisse régionale.

Le 3° quater prévoit, à l'article L. 512-76, que les administrateurs des conseils des caisses régionales ou d'une union sont élus pour six ans et non plus trois ans, avec renouvellement par tiers tous les deux ans. Il réduit également la proportion de marins de la marine marchande ou de concessionnaires d'établissement de pêche sur le domaine public maritime parmi les membres du conseil d'administration d'une caisse régionale ou d'une union de deux tiers minimum à un tiers minimum.

Le 3° quinquies opère une coordination manquante à l'article L. 512-80 pour tenir compte de la suppression des orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes.

Enfin, **le 4°** supprime, à l'article L. 512-83, la référence à une décision du ministre chargé des pêches maritimes sur l'affectation du reliquat de l'actif en cas de dissolution d'une caisse régionale.

III. La position de votre commission

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 22

(article L. 121-82-3 [nouveau] du code de la consommation)

Assurer l'information sur l'origine des produits aquatiques proposés

Objet : cet article instaure un dispositif d'indication dans les restaurants des zones de capture ou de production des produits aquacoles proposés aux clients.

Le présent article a fait l'objet d'une **délégation au fond** de votre commission à la commission des affaires économiques.

Lors de sa réunion, la commission des affaires économiques a **adopté l'amendement COM-48 de son rapporteur** Michel Le Scouarnec, qui **rend obligatoire** et non facultative l'indication de la zone de capture ou de production des produits alimentaires aquatiques, en restauration hors foyer.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques.

Article 22 bis
(article L. 321-1 du code de l'environnement)

**Inclure la prévention des risques naturels liés aux submersions marines
dans les objectifs de la loi Littoral**

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, fait figurer la prévention du risque de submersion marine au nombre des objectifs de la loi Littoral.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 321-1 du code de l'environnement reprend l'article 1^{er} de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, dite loi Littoral.

Il rappelle que le littoral est « *une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur* ». Puis il définit quatre objectifs, nécessitant une coordination de l'action de l'État et des collectivités territoriales :

1° La mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ;

2° La protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;

3° La préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes ;

4° Le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en commission à l'initiative de Jean-Luc Bleuven, complète l'objectif énoncé au 2° de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, en vue de faire figurer « *la prévention des risques naturels liés à la submersion marine* » au nombre des objectifs de la loi Littoral.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable** à cette disposition, qui **reprend une préconisation du rapport d'Odette Herviaux et Jean Bizet** sur la loi Littoral¹. Il y était ainsi expliqué que « *les submersions marines sont des inondations temporaires de la zone côtière par les eaux d'origine marine. Leur origine est liée à une élévation temporaire du niveau de la mer et à son état d'agitation. Étant données les conséquences prévisibles de la hausse du niveau des mers liée au réchauffement climatique, il est nécessaire de prendre conscience de la montée en charge de cette nouvelle réalité de la politique d'aménagement du littoral.*

« *À terme, la prévention des risques naturels liés aux submersions marines pourrait légitimement figurer au rang des objectifs énoncés au 2° de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, au même titre que la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, ou la préservation des sites et paysages et du patrimoine* ».

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 22 ter
(article L. 121-21 du code de l'urbanisme)

Prendre en compte les risques littoraux dans la détermination de la capacité d'accueil d'une commune littorale

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, vise à prendre en compte les risques littoraux dans le calcul de la capacité d'accueil d'une commune littorale.

¹ Plaidoyer pour une décentralisation de la loi Littoral : un retour aux origines - Rapport d'information n° 297 (2013-2014) de Mme Odette HERVIAUX et M. Jean BIZET, fait au nom de la commission du développement durable, déposé le 21 janvier 2014.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 121-21 du code de l'urbanisme reprend le contenu de l'ancien article L. 146-2 qui avait été créé par la loi Littoral. Il impose que chaque document d'urbanisme d'une commune littorale détermine la **capacité d'accueil** des espaces urbanisés ou à urbaniser, en fonction :

- de la préservation des **espaces dits « remarquables »** du littoral
- de la protection des espaces nécessaires au **maintien ou au développement des activités** agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;
- des conditions de **fréquentation par le public** des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

Concrètement, la capacité d'accueil détermine **ce que le territoire peut supporter comme activités et usages** sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques. En principe fondamentale pour organiser un développement équilibré, cette notion est cependant l'une des plus floues de la loi Littoral et reste mal appréhendée par les élus, qui la comprennent souvent comme « ce qui reste à urbaniser » sur leur commune.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en commission à l'initiative de Jean-Luc Bleuven, complète la liste des critères utilisés à l'article L. 121-21 du code de l'urbanisme pour apprécier la capacité d'accueil afin de tenir compte « *de l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine* ».

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable** à cet article qui prolonge la démarche de l'article 22 *bis*, conformément aux recommandations du **rapport d'Odette Herviaux et Jean Bizet** sur la loi Littoral.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 22 quater

(articles L. 121-15 et L. 121-20 du code de l'urbanisme et article L. 4424-12 code général des collectivités territoriales)

Application de la loi Littoral aux rives des étiers et des rus.

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, supprime le renvoi à un décret en Conseil d'État, qui n'a jamais été pris, pour la détermination des rives des étiers et des rus auxquelles les règles de la loi Littoral ne s'appliquent pas.

I. Le droit en vigueur

Les articles L. 121-15 et L. 121-20 du code de l'urbanisme reprennent le contenu des IV et V de l'ancien article L. 146-4.

- Le paragraphe IV figurait à l'origine dans la loi Littoral. Il prévoit que les règles relatives à **l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage** et à **l'interdiction de construction dans la bande littorale des cent mètres** s'appliquent aux **rives des estuaires les plus importants**, dont la liste figure dans le décret n° 2004-311 du 29 mars 2004 fixant la liste des communes riveraines des estuaires et des deltas considérées comme littorales en application de l'article L. 321-2 du code de l'environnement et la liste des estuaires les plus importants au sens du IV de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme, codifié à l'article R. 321-1 du code de l'environnement.

- Le paragraphe V avait été introduit par la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux, afin d'**exclure les rives des étiers et des rus**, « *en amont d'une limite située à l'embouchure et fixée par l'autorité administrative compétente de l'État dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État* », de l'application des règles relatives à **l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage** et à **l'interdiction de construction dans la bande littorale des cent mètres**.

Il s'agissait en l'espèce de **corriger une incohérence** consécutive à l'adoption du décret du 29 mars 2004, qui **exclut les estuaires les moins importants de l'application de ces deux règles, tout en la maintenant le long des étiers et des très petites rivières**. En pratique, le décret en Conseil d'État prévu depuis 2005 n'a cependant **jamais été publié** en raison des **difficultés à recenser les étiers et rus concernés**, et à **prendre en compte les spécificités hydrologiques** des différents bassins afin d'éviter de fixer des délimitations abstraites et arbitraires.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article, introduit en commission à l'initiative de Jean-Luc Bleuven, supprime le second alinéa des articles L. 121-15 et L. 121-20 du code de l'urbanisme, c'est-à-dire le paragraphe V de l'ancien article L. 146-4.

Il corrige également une erreur de référence à l'article L. 4424-12 du code général des collectivités territoriales.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est **favorable** à cette disposition de bon sens qui **met fin à un vide juridique** dénoncé dans le **rapport d’Odette Herviaux et Jean Bizet** sur la loi Littoral, étant entendu que « *dans certains départements, ce sont plus de 200 petits cours d’eau, d’une largeur comprise entre 2 et 10 mètres à l’embouchure et drainant de vastes zones humides et inondables (de l’ordre de 100 000 hectares tout le long du littoral métropolitain) qui sont potentiellement concernés* ».

Puisque cette disposition n’était pas appliquée, **rien ne change en pratique**, mais il convient de noter que l’incohérence qui avait conduit à l’adoption de la mesure n’est pas pour autant corrigée.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 22 quinquies

(article L. 334-2-2 [nouveau] du code de l’environnement)

Dispositif anticollision avec les cétacés dans les sanctuaires Pélagos et Agoa

Objet : cet article, introduit en séance publique à l’Assemblée nationale, vise à rendre obligatoire l’utilisation d’un dispositif collaboratif anticollision avec les cétacés dans les sanctuaires Pélagos et Agoa.

I. Le contexte

D’après le *World Wildlife Fund* (WWF), les collisions avec les navires sont l’une des **principales causes de mortalité non naturelle** pour les grands cétacés en Méditerranée (rorquals communs et cachalots). Dans le monde, ces collisions portent atteinte à plusieurs populations de baleines et à la sécurité de certains navires.

En Méditerranée, plusieurs exemples de collisions avec des grands cétacés sont connus pour avoir endommagé ou détruit les appendices de stabilisation des navires impliqués avec, souvent, des voies d’eau et de **très lourdes et onéreuses réparations**. Sur le plan écologique, dans le bassin nord-occidental méditerranéen, **16 à 20 % des baleines retrouvées mortes ont été tuées suite à une collision**, et beaucoup d’individus vivants gardent des traces de ces accidents.

Face à cette problématique, des chercheurs, des ingénieurs et des représentants de sociétés de transport maritime se sont unis pour développer

un **système de REPérage en temps réel des CETacés (REPCET)**, qui est un système collaboratif basé sur la densité du maillage créé par la navigation. Il permet ainsi aux navires marchands **de recevoir et de transmettre des alertes sur les positions de baleines**. Transmises **en temps réel par satellite** à un serveur situé à terre, ces alertes sont ensuite envoyées aux navires équipés du dispositif **sur une carte virtuelle**. Les navires peuvent alors augmenter la veille en passerelle et diminuer leur vitesse pour limiter le risque de collision. Parallèlement, toutes ces informations sont **mises à disposition des scientifiques** et permettent ainsi d'enrichir progressivement les connaissances sur la présence et la localisation des cétacés.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été inséré en séance publique, à l'initiative du rapporteur Arnaud Leroy. Il introduit un nouvel article L. 334-2-2 au sein de la section 1 (« *Agence des aires marines protégées* ») du chapitre IV (« *Agence des aires marines protégées et parcs naturels marins* ») du titre III (« *Parcs et réserves* ») du livre III (« *Espaces naturels* ») du code de l'environnement.

Ce nouvel article L. 334-2-2 vise à **rendre obligatoire l'utilisation d'un dispositif anticollision avec les cétacés** dans les sanctuaires Pélagos¹ et Agoa², situés respectivement en Méditerranée et dans les Antilles, et qui ont pour objectif la protection des mammifères marins.

Concrètement, **les navires de plaisance et les navires de commerce d'une longueur supérieure ou égale à vingt-quatre mètres et battant pavillon français**, devront s'équiper d'un dispositif collaboratif de **partage des positions**, dans des conditions définies par décret.

III. La position de votre commission

Cet article **prolonge la disposition introduite à l'initiative du Gouvernement dans le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages**³, lors de son examen en séance publique au Sénat, le 22 janvier 2016 (amendement n° 672 portant article additionnel après l'article 46 *ter*) : il y est prévu d'expérimenter ce dispositif **uniquement**

¹ En 2001, la France, l'Italie et Monaco ont signé l'accord relatif à la création du sanctuaire Pelagos, une zone de protection des mammifères marins située entre la Corse et le continent. L'un des engagements des trois pays est de favoriser l'émergence de systèmes visant à limiter les collisions, en concertation avec les représentants des compagnies de navigation.

² Le sanctuaire Agoa est une aire marine protégée dont le principal objectif est de garantir, dans les Antilles françaises, « un bon état de conservation des mammifères marins en les protégeant, ainsi que leurs habitats, des impacts négatifs directs ou indirects, avérés ou potentiels, des activités humaines ». Contrairement au Sanctuaire Pelagos, il ne concerne que les eaux françaises.

³ Le 12 novembre 2015, la ministre Ségolène Royal avait annoncé différentes mesures portant sur les mers et océans dont « la relance du sanctuaire Pelagos de protection des mammifères marins en Méditerranée avec l'équipement des navires de l'État de balises de reconnaissance des baleines afin d'éviter les surmortalités ».

sur les navires de l'État de plus de 25 mètres lorsqu'ils ne participent pas à des activités de sécurité ou de défense nationale et de commettre un **rapport en vue de l'extension** de ce dispositif aux navires de commerce et de grande plaisance à échéance 2017.

Actuellement, le système REPCET est **déployé et testé sur la zone de Pelagos : dix navires sont équipés**, mais ce n'est pas suffisant pour rendre ce dispositif efficace. À l'instar du système d'avertisseur de radar « Coyote », il **ne fonctionne que si un grand nombre de navires y participe**. L'exemple français pourrait également inciter d'autres pays confrontés à ce problème (Atlantique Nord, Japon, Iles Canaries) à développer un système similaire. L'administration a également indiqué à votre rapporteur que **des discussions sont en cours avec les autorités italiennes**, en vue d'imposer la même obligation à leurs navires dans le sanctuaire Pélagos.

Par ailleurs une étude économique indépendante a démontré que des mesures de **réduction de vitesse** à proximité des cétacés signalés par un tel système génèreraient des **économies de carburant couvrant les coûts du dispositif**, et n'engendreraient que des **retards très limités** (0,05 % du temps de trajet, soit 28 minutes par an en moyenne).

Par conséquent, votre rapporteur comprend l'intérêt de généraliser son utilisation à tout le trafic maritime. Il s'agit d'ailleurs d'un **engagement de la Conférence environnementale de 2013**¹, qui n'a pas connu d'avancées concrètes. Cette initiative pourrait **faire de la France un pays pionnier dans ce domaine**, et lui permettre de développer des technologies, de prendre de l'avance et de conquérir des marchés. *A fortiori* dans la mesure où, comme le montrent les échanges lors de la journée « océans » de la COP 21, ce système anticollision sera **tôt ou tard obligatoire dans le monde entier**.

Pour autant, votre rapporteur propose, dans un amendement COM-41, de **supprimer cet article**, qui relève davantage du projet de loi relatif à la biodiversité, actuellement en cours de navette parlementaire, afin d'**éviter les débats parallèles**. Il s'agit donc d'une **simple mise en cohérence**, et non d'une appréciation sur le fond de l'article.

Votre commission a supprimé cet article.

¹ La mesure 10 du volet « Biodiversité marine, mers et océans » prévoyait « l'adoption pour le trafic maritime d'un système limitant les collisions avec les grands cétacés ».

Article 22 sexies

(article 85 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte)

Extension outre-mer des dispositions en matière de sécurité maritime relatives au recyclage des navires

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale en séance publique, vise à étendre à la Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna et aux Terres Australes et Antarctiques françaises les dispositions en matière de sécurité maritime pour le recyclage des navires.

I. Le droit en vigueur

L'article 85 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose à tout propriétaire de navire de notifier par écrit au ministre chargé de la mer son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Tout manquement à cette obligation est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 euros d'amende.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur.

Il complète l'article 85 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte afin de l'appliquer à la Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna et aux Terres Australes et Antarctiques françaises.

III. La position de votre commission

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 23

Code de la mer

Objet : cet article contient une demande de rapport sur la création éventuelle d'un code de la mer.

I. La proposition de loi initiale

Le présent article prévoit que « *le Gouvernement remet au Parlement dans un **délai de dix-huit mois** à compter de la promulgation de la présente loi un rapport sur la **création d'un code de la mer** » en vue de rassembler « *l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives aux questions maritimes* » et d'étudier leurs modalités d'application outre-mer.*

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article n'a pas été modifié, ni en commission ni en séance publique.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur considère que **l'objectif poursuivi est louable**, puisqu'il s'agit de pallier l'absence d'une politique maritime forte et intégrée, en l'appuyant sur un code clair.

Mais cette disposition pose des **difficultés techniques**, dans la mesure où de nombreuses dispositions applicables en matière maritime relèvent de différents codes sectoriels comme le code des transports, le code rural et de la pêche maritime, le code de l'environnement, le code de la consommation, le code des assurances, le code monétaire et financier, le code de la sécurité intérieure et le code de la défense. Seuls **l'organisation des espaces maritimes** et les **régimes d'autorisation afférents** pourraient être intelligemment regroupés dans un tel code, qui pourrait constituer le **pendant maritime du code de l'urbanisme** terrestre.

Au-delà de ces considérations techniques, le présent article pose surtout une **difficulté d'ordre politique**. Le monde maritime souffre d'un manque total d'intérêt : la France reste résolument tournée vers la terre, et ne peut que constater la progression de son impuissance maritime alors que notre pays est idéalement doté, grâce à ses trois façades maritimes et ses territoires d'outre-mer.

Il ne faut pas que ce rapport sur un hypothétique code de la mer **serve de prétexte et d'illusion pour pallier le manque d'impulsion étatique** en faveur de la mer dans les dix-huit mois à venir. Pour cette raison, votre rapporteur a proposé un amendement COM-42 visant à **supprimer cet article**, qui n'a pas été adopté par votre commission.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 2 mars 2016, la commission a examiné le rapport et le texte sur la proposition de loi n° 670 (2015-2016) pour l'économie bleue.

M. Hervé Maurey, président. – L'ordre du jour de notre commission appelle l'examen de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour l'économie bleue. Cette réunion est particulière, voire historique, puisque nous commençons à travailler de façon dématérialisée. La commission du développement durable se devait de montrer l'exemple, et nous avons décidé il y a quelques mois de nous engager dans une démarche « zéro papier ». Pour cela, nous avons tous participé à une formation. Vous trouverez sur vos tablettes la proposition de loi de l'Assemblée nationale, le tableau comparatif et la liasse d'amendements. En procédant ainsi, nous économiserons 8 229 feuilles de papier sur un texte qui ne comporte qu'une cinquantaine d'amendements. Nous pourrions en économiser jusqu'à 60 000 dans le cas d'un texte beaucoup plus amendé, comme celui sur la biodiversité. En prenant en compte toutes les commissions, cela représenterait chaque année plusieurs millions de feuilles de papier économisées.

Venons-en au rapport que nous présente Didier Mandelli pour son baptême du feu. Nous avons délégué au fond à la commission des affaires économiques les douze articles du texte qui concernent la pêche. Son rapporteur, Michel Le Scouarnec, dont je salue la présence, fera le point sur la position de cette commission. Didier Mandelli a procédé à de nombreuses auditions dans un temps assez court. Il a souhaité les ouvrir à l'ensemble des membres de la commission ainsi qu'aux membres du groupe d'études « mer et littoral » co-présidé par **Michel Vaspart** et **Annick Billon**.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je suis heureux de vous présenter ce rapport, qui est une première tant d'un point de vue personnel que pour la mise en œuvre de la dématérialisation. Merci aux administrateurs qui m'ont bien accompagné dans ce travail, qui est l'aboutissement de nombreuses auditions et de cinq ou six visites sur le terrain, dans des ports de pêche de la façade Atlantique.

L'économie maritime est un atout majeur pour notre pays et un formidable levier de croissance et d'emplois. Peu de textes législatifs substantiels lui sont consacrés, même si cette proposition de loi est le troisième texte consacré aux activités maritimes depuis 2012. Elle succède en effet à la loi du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires, dont Odette Herviaux avait été rapporteure pour notre commission, et à la loi du 8 décembre 2015 tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes, rapportée par

Michel Vaspert. Déposée le 8 juillet 2015 sur le bureau de l'Assemblée nationale, cette proposition de loi a été examinée par la commission du développement durable le 27 octobre 2015 et en séance publique les 2 et 3 février derniers. Dans l'intervalle, le texte est passé de 23 articles et 231 alinéas à 77 articles et 515 alinéas, soit plus qu'un triplement de volume en nombre d'articles et un doublement en nombre d'alinéas par rapport à la version initiale.

Au Sénat, les choses se passent autrement, puisque le Gouvernement a décidé d'engager la procédure accélérée et la majorité présidentielle a fait le choix de l'inscrire au plus vite à l'ordre du jour. Par conséquent, nous n'avons qu'à peine trois semaines pour travailler sur un sujet ambitieux, là où nos collègues députés ont eu huit mois. Je vous laisse apprécier la considération pour le travail du Sénat... C'est la troisième fois que le Gouvernement procède de la sorte sur trois textes à dimension maritime. Le projet de loi sur la piraterie maritime avait été transmis au Sénat le 20 avril 2014 après quatre mois de travail des députés, puis examiné en urgence par notre commission et adopté en séance publique en moins de trois semaines. Le projet de loi déguisé en proposition de loi sur les dockers avait connu un sort similaire, notre collègue Michel Vaspert dénonçant alors l'attitude du Gouvernement à l'encontre de notre institution.

À chaque fois, bien sûr, on invoque l'urgence à agir. Mais ce texte contient des mesures qui sont demandées par le monde maritime depuis parfois près d'une décennie. Dans ce délai très court, j'ai proposé d'ouvrir largement mes travaux d'audition à tous les membres de notre commission et du groupe d'études « mer et littoral ». Je remercie tous ceux qui y ont participé, notamment Annick Billon, Odette Herviaux, Jérôme Bignon, Michel Vaspert, Charles Revet et Michel Canevet.

Cette proposition de loi fait suite au rapport du député Arnaud Leroy sur la compétitivité des services et transports maritimes français, remis en novembre 2013 au Premier ministre Jean-Marc Ayrault et au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric Cuvillier. Elle reprend une partie des vingt-six propositions formulées à cette occasion. Pour autant, le texte a été tellement remanié par l'administration qu'il en est presque devenu un projet de loi. De nombreux articles ont été écrits dans les bureaux de la direction des affaires maritimes au ministère des transports, de la direction des douanes au ministère des finances, ou des directions des libertés publiques et des affaires juridiques, de la police judiciaire ou de la police aux frontières au ministère de l'intérieur. Certaines mesures concernent par exemple les migrants de Calais et le lien avec l'économie maritime devient difficile à suivre.

En dehors de quelques espaces maritimes resserrés comme la Méditerranée ou la mer de Chine méridionale et de quelques grandes routes maritimes, les océans restent de vastes déserts vierges de toute occupation humaine.

La mer est une infrastructure essentielle du XXI^{ème} siècle, qui sera sans doute le plus maritime de toute l'histoire de l'humanité. Sans la mer, pas de mondialisation. Elle permet le transport de 80 % des marchandises échangées dans le monde, soit plus de 10 milliards de tonnes par an. Le chargement d'un seul porte-conteneurs représente 1 000 Airbus A 380 cargo ou 6 000 gros camions. Et le coût est dérisoire : le transport d'un conteneur de 20 tonnes entre la Chine et l'Europe coûte moins cher que celui d'un seul passager par avion ou d'un conteneur par camion entre Nantes et Le Havre. Cela justifie des investissements gigantesques comme le creusement d'un second canal de Panama ou l'élargissement du canal de Suez.

La mer assure, via les réseaux de câbles sous-marins, la quasi-totalité des communications internationales, à des coûts également très faibles. Des réseaux de fibres optiques sont en cours de mise en place sous la future route maritime de l'Arctique, dont le bénéfice attendu est de réduire de 50 millisecondes le temps de transit des informations bancaires entre l'Europe et l'Extrême Orient, actuellement d'environ 230 millisecondes via Suez et la route traditionnelle des Indes.

En second lieu, la terre dépend directement de la mer. En 2020, 70 % de la population mondiale vivra à moins de 60 kilomètres des côtes. La mondialisation repose sur un réseau de mégapoles de Los Angeles à Jakarta, en passant par Rio de Janeiro, Londres, Dubaï, Istanbul, Singapour, Hong Kong ou Kobé, et toutes ces cités géantes sont d'abord des ports. Il n'y a pas de grand pays industriel qui ne soit pas aussi un grand pays maritime. C'est une loi intangible, de la Venise d'hier à la Chine d'aujourd'hui.

La mer est et demeure la source de la vie, qui y est apparue voici plus de quatre milliards d'années. Le sang humain en conserve la mémoire, dont la composition ionique est très proche de celle de l'eau de mer. Près de trois milliards d'hommes dépendent des ressources halieutiques pour leur alimentation. Les océans sont indispensables à la régulation de la terre et de son atmosphère, en absorbant 90 % de la chaleur produite et un tiers des émissions de carbone. Sans la mer, point de vie sur la planète.

La mer est aussi un gisement inestimable de ressources énergétiques, minérales et biologiques. Les océans recèlent 90 % des hydrocarbures et 84 % des métaux rares : on présente souvent ces réserves reposant au fond des océans, et les permis qui se multiplient en haute-mer, comme le symptôme d'une nouvelle ruée vers l'or. C'est sans compter les micro-algues qui promettent non seulement de la nourriture, des engrais, des cosmétiques et des médicaments, mais aussi des carburants de troisième génération et des plastiques « bio ». Un seul litre d'eau de mer contient un milliard de bactéries et cent mille micro-algues. Ce n'est pas le bleu d'un désert que l'on observe depuis l'espace, c'est le bleu de la vie. Ce trésor immense est encore largement inconnu : à ce jour, seulement 300 000 espèces vivantes du milieu marin, des micro-organismes aux organismes supérieurs, ont été recensées alors que leur nombre est estimé à plusieurs millions. Le marché mondial des

bio-ressources marines est évalué à 2,8 milliards et croît de plus de 10 % par an.

La mer est l'espace économique et stratégique le plus disputé, avec le cyberspace. Elle est au cœur de la rivalité entre les États-Unis et la Chine. Le gigantesque projet « *One Belt, One Road* » annoncé par le gouvernement chinois, probablement le plus grand projet d'infrastructures au monde, vise le développement d'un réseau de ports et la création d'une nouvelle « route de la soie » maritime. Ces ambitions maritimes de la Chine sont également symbolisées par la construction de plus de 800 hectares d'îlots artificiels au cours des derniers mois. Les autres pays émergents investissent massivement dans les espaces maritimes, qu'il s'agisse de plateformes portuaires ou de la constitution de flottes de haute-mer. La Russie a prévu de consacrer plus de 400 milliards de dollars à la modernisation de sa flotte.

Au total, l'économie maritime représentait un montant annuel d'environ 1 500 milliards d'euros à l'échelle mondiale en 2010, au deuxième rang derrière l'agroalimentaire. La quasi-totalité des marchés de l'économie maritime sont en croissance, ce qui est inédit dans le contexte économique actuel, et son poids économique devrait atteindre 2 550 milliards en 2020. La mer est aussi indissociable du tourisme qui génère un chiffre d'affaires de 1 245 milliards de dollars et représente au total 9 % du PIB mondial.

L'Europe capte environ un tiers de la valeur de l'économie maritime et la Commission européenne estime que ce secteur représentait 5,4 millions d'emplois et 500 milliards en 2010. En France, elle représente aujourd'hui, sans compter le tourisme littoral, plus de 300 000 emplois directs et 69 milliards de chiffre d'affaires. Ces chiffres sont supérieurs à ceux de l'automobile, de l'aéronautique ou des télécommunications.

Cette économie maritime est portée par les secteurs traditionnels que sont la pêche, le transport maritime, les ports, la construction navale, la plaisance et les sciences marines, et par des secteurs d'avenir. La stratégie « Croissance bleue » de la Commission européenne identifie cinq nouvelles richesses à fort potentiel de développement. L'aquaculture et l'algoculture contribueront demain à nourrir 9 milliards de personnes. La France y est reconnue pour son excellence : elle exporte plus de 75 % des alevins produits. Pourtant, depuis 1995, on n'a enregistré qu'une seule création d'entreprise. La filière des biotechnologies bleues connaît une croissance de 5 % par an. Le tourisme littoral emploie plus de 3,2 millions de personnes au niveau européen et génère 183 milliards de chiffre d'affaires, soit plus d'un tiers de l'économie maritime. Les énergies marines renouvelables ont connu un début difficile, mais la France s'y illustre grâce à de nombreuses start-ups innovantes. Nous sommes pourtant en train de prendre du retard : des projets canadiens démarrés trois ans après les nôtres risquent de voir le jour dès 2017, soit trois ans avant les nôtres. Enfin, le Japon, le Canada, la Chine et l'Allemagne investissent massivement dans les minerais des fonds marins

tandis que la France considère à peine son immense réservoir inexploité de terres rares.

Dans ce contexte, notre pays est-il en ordre de marche ? On ne compte plus les rapports qui s'entassent dans les armoires de la République et répètent à l'envi qu'avec ses 11 millions de kilomètres carrés, la France possède le deuxième domaine maritime mondial, derrière les États-Unis. Cette France-sur-mer, dix-huit fois et demie la surface du territoire national métropolitain et quatre fois la mer Méditerranée, serait même le seul pays au monde dont le drapeau ne voit jamais le soleil se coucher. Et pourtant, ce n'est pas la puissance qui nous caractérise, mais bien l'impuissance maritime, comme l'a dit Arnaud Leroy. À l'heure où la mondialisation est à l'évidence une « maritimisation », 50 % des biens à destination de la France sont débarqués dans un port étranger. Des centaines d'emplois maritimes sont détruits chaque année, et le nombre de navires de commerce a drastiquement chuté depuis dix ans. Aucun volet n'est dédié au maritime dans les fameux « investissements d'avenir » tandis que la France consacre six fois plus d'argent à la recherche spatiale qu'à la recherche sur les océans, bien que le chiffre d'affaires du maritime soit dix fois plus important que celui du spatial.

Depuis des siècles notre pays reste centré sur son territoire, sous-estimant ses atouts maritimes. Il est loin le temps de Richelieu, dotant la France de nouveaux vaisseaux pour égaler l'Angleterre ! Il est loin le temps de Colbert, plantant des forêts pour servir aux besoins de construction des bateaux du royaume ! On peine à distinguer le politique visionnaire qui donnerait sa chance à la France en développant les grands projets qui s'imposent. Nous devrions être l'entrée naturelle sur l'Europe, ce n'est pas le cas. La France semble être un peuple de paysans, pas de marins. Nous sommes la seule nation à ne pas juger utile d'avoir une politique maritime digne de ce nom, sans parler d'un grand ministère dédié, pourtant annoncé par le candidat Hollande dans son rapport sur « le défi maritime français ». Les remaniements se succèdent, mais cette promesse n'est jamais tenue.

Le titre I^{er} de cette proposition de loi qui représente les trois quarts du texte et comporte six chapitres, traite de la compétitivité des activités maritimes tant pour les procédures administratives, que pour la gouvernance des ports, les gens de mer, l'attractivité du pavillon français, la plaisance et la sécurité.

Le chapitre I^{er} relatif à la simplification des procédures de jaugeage, d'immatriculation et de francisation des navires, à la modernisation du régime des hypothèques maritimes et à la réforme du rôle d'équipage comporte 19 articles (1 à 2 *quinquies*) très techniques pour alléger une série de procédures et de documents administratifs dont l'origine est parfois ancienne et qui ne répondent plus aux besoins d'une administration moderne ni aux contraintes d'une concurrence fortement mondialisée. Je

vous proposerai quelques amendements de précision, de clarification et de cohérence.

Le chapitre II porte sur la gouvernance des ports maritimes. La réforme portuaire du 4 juillet 2008, dont Charles Revet avait été rapporteur, avait rénové cette gouvernance en créant notamment les « grands ports maritimes » (GPM). Ce chapitre a été substantiellement complété par l'Assemblée puisqu'il est passé de 2 à 10 articles. Il apporte des améliorations utiles au fonctionnement des instances de gouvernance mises en place en 2008 : le conseil de surveillance, le conseil de développement et le conseil de coordination interportuaire. Ces modifications donnent plus de poids à la région au sein de ces instances, et favorisent les investissements et la compétitivité de nos places portuaires. L'article 3 crée une commission des investissements au sein du conseil de développement des grands ports maritimes, afin d'associer à parité investisseurs publics et investisseurs privés dans les ports, sous la présidence du président de la région. Je vous proposerai de prévoir que cette commission donne un avis conforme sur les projets d'investissement les plus importants : en effet, soit on va au bout de la logique et on donne à cette nouvelle commission des moyens de peser, soit il est inutile de créer une énième structure consultative complémentaire.

Le chapitre III porte sur les gens de mer et le droit du travail qui leur est applicable. Plusieurs ajustements poursuivent l'effort de modernisation initié par la loi du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne : définition de l'activité de marin, conditions d'accès à cette profession, responsabilités associées à la fonction de capitaine à la petite pêche, conditions de versement de l'indemnité de nourriture. Les articles 7 et 9 renforcent le contrôle de l'administration française sur l'application du droit social à bord des navires battant pavillon étranger, afin de mieux lutter contre le dumping social.

L'article 8 élargit le périmètre des exonérations de cotisations sociales bénéficiant au secteur maritime. Cette mesure importante s'inscrit dans une démarche dite de *netwage*, visant à rapprocher le salaire net du salaire brut. Si le pavillon français est réputé pour la qualité de son personnel, cet atout est fragilisé par des différences significatives en termes de coût du travail par rapport à d'autres pays européens. Pour un coût budgétaire raisonnable, la mesure proposée préserve la protection sociale des gens de mer tout en améliorant la compétitivité de notre flotte de commerce. L'article 9 bis prévoit un rapport sur l'avenir du régime de protection sociale des marins (l'ENIM) afin d'identifier les perspectives d'évolution en termes de financement et d'attractivité. C'est un sujet important.

Outre des amendements de précision, je vous proposerai des amendements de simplification et d'ajustement du droit du travail maritime sur plusieurs points : constat du délit d'abandon des gens de mer, consultation des partenaires sociaux, protection du délégué de bord,

tentative de conciliation préalable en cas de différend sur un contrat de travail.

Le chapitre IV renforce l'attractivité du pavillon français : il étend la possibilité de s'enregistrer au registre international français (RIF) pour les navires de grande pêche et les navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres. Il prévoit également la possibilité de calculer la proportion de marins communautaires à l'échelle de la flotte sous RIF, et non plus navire par navire.

Je vous proposerai un amendement à l'article 12, qui porte sur les jeux de hasard à bord des ferries. Le dispositif actuel est excessivement lourd : il s'applique aux navires immatriculés à Wallis-et-Futuna, mais n'a encore jamais permis d'autoriser un casino à bord d'un navire. Il faudrait prévoir un dispositif plus léger, adapté aux ferries, dans lesquels il ne s'agit pas d'installer des casinos mais quelques machines à sous, pour répondre aux attentes de la clientèle britannique sur le transmanche et s'aligner sur la concurrence d'autres pavillons.

Le chapitre IV *bis* qui favorise l'essor du nautisme et des loisirs de plage a été inséré en séance par le rapporteur de l'Assemblée. Il n'appelle pas de commentaire particulier. Je vous proposerai simplement un amendement pour ajuster les modalités de mise en place de la REP navires hors d'usage, afin de répondre aux problématiques rencontrées à ce stade par la filière.

Le chapitre V relatif à la sécurité a été introduit en séance publique à l'Assemblée. Il comporte plusieurs mesures d'envergure : l'établissement d'une flotte à caractère stratégique pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise, l'extension au transport maritime du dispositif de recueil de données des passagers applicable au transport aérien, ou encore l'autorisation de recourir à des sociétés privées de protection des navires dans certaines zones définies en raison du risque terroriste. Sur ce dernier point, puisque ce risque ne peut être cantonné à des zones préétablies, je vous proposerai d'autoriser le recours à ces sociétés sans zonage prédéfini, et y compris contre la menace intérieure, c'est-à-dire provenant d'une personne ou d'un colis à bord. Je vous proposerai aussi d'autoriser les transporteurs à interdire l'accès à bord d'un passager qui refuserait de se soumettre à un contrôle de ses bagages ou à des palpations de sécurité. Le texte comporte enfin des mesures relatives à la sûreté portuaire, dont j'ai cherché à clarifier ou préciser la rédaction.

Les titres II et II *bis*, qui contiennent les articles 13 à 18 *ter*, portent sur les pêches maritimes et cultures marines. Nous en avons délégué l'examen au fond à la commission des affaires économiques, qui a examiné le texte hier soir. Je vous propose de nous en remettre, comme c'est l'usage, à leur analyse.

Le titre III, avec les articles 19 à 23, comporte des dispositions diverses qui vont du régime d'assurance pour les énergies marines renouvelables à la prise en compte du risque de submersion marine dans la loi Littoral, en passant par le régime de responsabilité des drones maritimes. Nous avons délégué les articles 20 et 22, respectivement sur la comptabilité dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture et sur l'origine des produits aquatiques proposés dans la restauration, à la commission des affaires économiques.

Pour ma part, je vous proposerai de supprimer l'article 22 *quinquies* qui généralise le dispositif collaboratif anticollision avec les cétacés dans les sanctuaires Pélagos et Agoa, afin d'éviter un débat parallèle avec la loi sur la biodiversité. Je vous proposerai également de supprimer l'article 23 contenant une demande de rapport sur la création éventuelle d'un code de la mer. Au-delà des difficultés techniques que cela pose, il s'agit surtout d'éviter que cet hypothétique artifice juridique serve de prétexte et d'illusion pour pallier le manque d'impulsion étatique en faveur de la mer dans les dix-huit mois à venir.

Je vous proposerai enfin d'adopter un article additionnel visant à donner un horizon temporel, le 1^{er} janvier 2025, pour le déploiement des systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'alimentation électrique à quai dans les ports. Nous savons que la qualité de l'air y est très dégradée, en raison des navires qui continuent à faire tourner leur moteur. Nous savons également que le GNL est considéré comme le carburant d'avenir du transport maritime. Nous devons donner une impulsion crédible pour équiper au plus vite nos navires et nos ports, afin de renforcer notre attractivité et notre compétitivité.

Par le nombre de sujets traités et l'absence de dispositions d'envergure, ce texte s'apparente plus à un catalogue de mesures administratives qu'à un grand texte capable de refonder la politique maritime de notre pays. Certes, plusieurs dispositions vont dans le bon sens et sont attendues par les acteurs socio-professionnels concernés, comme le *netwage* ou l'autoliquidation de la TVA. Au mieux, elles allègeront les contraintes réglementaires et réduiront le fossé de compétitivité qui nous sépare de nos concurrents.

À l'heure où les grandes puissances font réellement le pari de la mer, construisent de vraies infrastructures, explorent les fonds marins, affirment leurs revendications territoriales, développent les biotechnologies bleues et la recherche marine, que faisons-nous ? De la simplification administrative ! La réponse n'est pas à la hauteur des enjeux. Faute de courage politique, on évite soigneusement les vrais sujets qui nous permettraient de rattraper notre retard.

On ne parle pas de l'organisation du temps de travail et des congés, alors qu'il faut en France trois équipages pour faire tourner un navire contre

deux au Danemark, nous répète sans cesse notre collègue Charles Revet. Quand nos concurrents pensent auto-manutention des navires et automatisation des ports, nous nous contentons de demander un rapport sur l'ENIM et de préserver l'héritage statutaire des dockers, Michel Vaspert nous l'a encore rappelé il y a quelques mois. Et je ne parle même pas de l'effort financier que nous consacrons au monde maritime, moins d'un dixième de point de PIB : à ce niveau-là, ayons au moins l'honnêteté de ne pas parler de politique maritime.

Pour cette raison, je souhaite que nous changions l'intitulé de cette proposition de loi. Nous ne pouvons pas employer les termes d' « économie bleue » ou de « croissance bleue », qui sont fortement connotés dans l'esprit de nos concitoyens. Il ne faudrait pas donner l'impression, qu'avec ce simple réajustement, le travail a été fait. Ce texte est utile, et je vous invite à l'adopter, mais j'espère vous avoir montré que nous devons chercher une toute autre ambition pour l'économie bleue.

Malheureusement, le Gouvernement n'est pas prêt à le faire, les signaux sont clairs. J'en veux pour preuve la mission que le Premier ministre vient de confier à six parlementaires, sur les axes portuaires de Dunkerque, du Havre et de Marseille. Ne pouvait-il le faire avant l'examen de ce texte, ce qui aurait permis d'en traduire rapidement les conclusions ? Au contraire, il a préféré séparer les deux calendriers, en faisant le choix de la procédure accélérée, afin d'être sûr de ne pas avoir à en assumer les choix budgétaires. Car mettre les pieds dans l'eau, c'est souvent dix fois plus cher que de rester à terre.

L'optimisme béat n'est vraiment plus de rigueur. Écoutons les peuples de la mer, ils la connaissent et la comprennent : ils ont su en partager intelligemment les fruits, de génération en génération. La France a toutes les cartes en main pour être une puissance maritime majeure. Il ne manque qu'un Richelieu ou un Colbert à la barre !

M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. – C'est la première fois que je viens parmi vous, et je suis agréablement surpris de voir que vous avez une longueur d'avance sur la transition énergétique. En même temps, à trop citer Colbert et Richelieu, on risque de revenir en arrière.

Votre commission nous a délégué l'examen des articles 13 à 18 *bis*, 18 *ter*, 18 *quater*, 20 et 22. Nous les avons examinés hier et avons adopté seulement quatre amendements. Les dispositions sur la pêche et l'aquaculture ne sont clairement pas au centre de la proposition de loi. Les quelques auditions que j'ai menées montrent qu'elles vont néanmoins dans le bon sens, même si elles ne changent pas radicalement la donne.

Le secteur de la pêche maritime connaît une embellie conjoncturelle : des prix du poisson qui ne baissent pas, des quotas globalement préservés dans le cadre de la politique commune de la pêche, et un prix du carburant

en baisse, ce qui réduit les charges d'exploitation. Il y a aussi des points faibles : la flotte est vieillissante car peu de nouveaux bateaux sont construits depuis la fin des subventions en 2004. Seuls 35 bateaux ont été mis à l'eau en 2013, alors qu'il en faudrait le double. Ils coûtent cher et il est difficile pour des jeunes de mobiliser plusieurs millions d'euros pour s'acheter un navire neuf. On a du mal à attirer les marins-pêcheurs et à les fidéliser sur un métier qui reste dur. Un bateau du futur avec davantage de confort de vie à bord contribuerait à améliorer les conditions à bord et attirerait les vocations.

Quelques dispositions du texte devraient améliorer la situation de la pêche en tirant parti de cette conjoncture favorable : l'assouplissement du statut de la société de pêche artisanale, en allongeant de dix à quinze ans la durée de l'acquisition progressive des navires, ou en permettant des prises de participation minoritaires de tiers au capital de ces sociétés. La proposition de loi envisage également la possibilité d'encourager le piscatourisme et la diversification. Elle propose aussi d'associer les collectivités d'outre-mer à l'évaluation des ressources dans les instances régionales de gestion des pêches où la France discute avec les autres pays pour partager l'accès aux ressources halieutiques. Elle donne un cadre juridique aux fonds de mutualisation sanitaires et environnementaux, qui pourront être alimentés par le fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP), et dont le premier pourrait être mis en place pour les pêcheurs à pied professionnels.

Mais au final, la politique des pêches maritimes relève plus de l'Europe, et nous ne développerons pas la production à un niveau tel que nous pourrions réduire notre immense déficit commercial en matière de pêche (presque 4 milliards par an, 80 à 85 % de notre consommation provenant d'importations). Aucune perspective d'explosion des quotas de pêche ne se dessine. Le développement de l'aquaculture serait plus efficace pour augmenter la production aquatique : en ôtant le saumon et les crevettes, on diminuerait les importations à 50 %. La mise en place des schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine, à la suite de la loi de 2010, n'a pas provoqué le développement souhaité : aucune nouvelle ferme aquacole n'a été ouverte. La proposition de loi renforce la place de ces schémas, encourage le développement d'installations à terre, en proximité du littoral, prévoit de mieux réguler la génétique pour l'approvisionnement des parcs aquacoles, et de mieux garantir la qualité des eaux, condition *sine qua non* de développement de l'aquaculture. Hier, Roland Courteau nous a rappelé combien la Méditerranée était polluée.

M. Louis Nègre, président. - La situation s'est améliorée ces dernières années.

M. Michel Le Scouarnec, rapporteur. - Un amendement à l'article 14 demande de ne pas mélanger la politique d'installation des jeunes et la politique des signes de qualité, qui relèvent de logiques différentes : les

signes de qualité sont là pour garantir une qualité de produit et on ne va pas encourager des cahiers des charges allégés pour faciliter l'installation. Ce serait enfoncer un coin dans la politique de qualité.

Un amendement à l'article 15 demande d'encourager l'aquaculture à terre, mais de ne pas oublier l'aquaculture en mer, même s'il est parfois difficile de concilier l'installation d'un parc aquacole avec les autres activités comme la plaisance.

Un amendement à l'article 15 a été adopté pour faciliter l'utilisation par les pêcheurs du financement participatif pour acquérir les navires dans le cadre des sociétés de pêche artisanale.

Enfin, un amendement à l'article 22 propose de rendre obligatoire, et non facultative, l'indication de l'origine des produits aquatiques en restauration hors foyer, dans les restaurants ou les cantines.

Trois sujets, qui ne sont pas dans le champ de saisine de la commission des affaires économiques, préoccupent les professionnels. La rédaction de l'article 5 *ter* sur le casier judiciaire des patrons-pêcheurs est trop restrictive et ne règle le problème que pose le code des transports en matière de garanties demandées préalablement à l'embarquement que pour la petite pêche de moins de 24 heures. Il faudra, d'ici la séance, trouver une solution pour les autres navires, faute de quoi l'application stricte du code des transports pourrait laisser à quai jusqu'à 15 % des navires. Ensuite, il ne faudrait pas favoriser une vision trop étriquée de la flotte stratégique, mais veiller à y inclure des navires de pêche. Cette question relève davantage de la compétence de votre commission. Enfin, le statut des dirigeants de coopératives maritimes et des élus au sein des comités des pêches pose problème, car ces activités sont très prenantes et mal valorisées. Des amendements sur ces sujets se heurteraient à l'irrecevabilité financière de l'article 40. Cependant, les pouvoirs publics devront faire des propositions pour éviter que la gouvernance professionnelle de la pêche et de l'aquaculture soit menacée, faute de candidats.

Au moment de la transition énergétique, il est essentiel d'impulser une nouvelle politique maritime. Construire de nouveaux bateaux, organiser une filière de déconstruction pour les bateaux de pêche comme de plaisance : le gisement d'emplois est considérable. Passons à la vitesse supérieure en développant des bateaux adaptés aux nouvelles conditions de pêche.

Mme Odette Herviaux. – M. Didier Mandelli, je vous félicite pour votre travail très complet, et je vous remercie d'avoir ouvert les auditions à l'ensemble des collègues de cette commission. Votre analyse de la situation et votre constat sur l'impuissance maritime de la France sont pertinents. Vous regrettez que l'on utilise la procédure accélérée. Cependant, comment imaginer qu'une proposition de loi qui fait suite à un rapport puisse avoir la dimension d'un projet de loi ? C'est évidemment regrettable. Sur un tel sujet,

il aurait mieux valu une loi de plus d'ampleur. Le texte reste nécessaire : il est attendu par la profession.

Depuis Richelieu ou Colbert, aucune grande vision de la politique maritime ne s'est dessinée en France. Dans une très belle analyse historique, l'ancien ministre Michel Rocard a estimé que la France avait tourné le dos à la mer sous Napoléon. Bien sûr, nous avons eu d'excellents secrétaires d'État à la mer. Il est grand temps de retrouver une grande politique maritime. Par conséquent, je ne comprends pas pourquoi vous êtes contre la création d'un code de la mer. Je milite pour la création de ce code et pour un ministère de la Mer.

Quant aux ports, la tendance est à une réflexion par grands axes, comme Aropa ou Marseille-Lyon, ou par façade maritime. Je regrette que le rôle des grands ports décentralisés ne soit pas suffisamment pris en compte dans cette réflexion, ni celui des collectivités territoriales qui interviennent en complémentarité de l'action de l'État.

Enfin, le terme d'« économie bleue » a le mérite d'affirmer une volonté et de fixer un point de départ. Je souhaite que cette impulsion soit suivie d'effets positifs.

M. Louis Nègre. – J'adresse mes félicitations au rapporteur pour son travail dense, charpenté et objectif, même s'il est sans concessions. Le Sénat a des objectifs très ambitieux pour la mer. La France est le deuxième territoire maritime. Troisième industrie mondiale dans les transports, notre ferroviaire s'effondre. Deuxième territoire mondial maritime, nous sommes impuissants. Cette proposition de loi aurait pu être l'occasion pour le Gouvernement de dessiner un projet ambitieux. Où sont les neiges d'antan de Richelieu ou de Colbert ? Il nous manque une vision et nous ne pouvons que le regretter.

Un colloque sur les ports s'est tenu, hier, au Sénat. Les techniciens nous ont recommandé de ne toucher à la gouvernance qu'avec prudence. Les présidents de région devraient peser de tout leur poids dans ce domaine. Je ne peux que regretter que le chapitre IV bis qui porte sur l'essor du nautisme et des loisirs de plage, le développement du secteur de la plaisance et la coexistence des activités sur le littoral ait été réduit à la portion congrue. Notre loi Littoral est remarquable. Il ne faudrait pas qu'elle devienne un obstacle. En Ligurie, le tourisme, le nautisme et les loisirs de plage se développent. Nous devons pourvoir en faire autant.

Que fera le Gouvernement lorsqu'il aura pris connaissance de notre rapport et de notre souhait qu'il reprenne le sujet de A à Z ? La question est cruciale.

M. Charles Revet. – Je tiens à féliciter et à remercier le rapporteur. Voilà deux fois que j'entends que la France est la deuxième puissance économique maritime, alors qu'elle est devenue la première puissance : cela mériterait d'être rappelé dans les rapports officiels. Le rapporteur a bien

voulu citer mon nom en l'associant aux deux rapports publiés en 2008 et en 2012. J'avais alors tenté d'introduire des dispositions utiles, en faisant notamment figurer le milieu économique dans l'organisation des grands ports maritimes. Mais la mainmise de l'État freine encore considérablement les évolutions. Il n'y a encore qu'en Espagne et en France que l'État gère les ports et notre voisin s'est engagé dans la décentralisation de la gouvernance.

Le rapporteur de la commission des affaires économiques a rappelé que nous importons 85 % de nos poissons et de nos crustacés. Les dispositions européennes font que pour construire un bateau, il faut en détruire un, ce qui rend difficile l'installation des jeunes. En Guyane, il y a un gisement potentiel de 3 500 tonnes de gambas. Or, elles ne peuvent être pêchées, faute de nouveaux bateaux et d'aides européennes. C'est ainsi que l'on accumule du retard. Je veux rendre hommage au travail de notre collègue député Arnaud Leroy et à celui de notre rapporteur. Un million de conteneurs représente 5 000 emplois directs ou indirects. Le port du Havre était au même niveau que celui d'Anvers, il y a trente ans. Il traite désormais quatre fois moins de conteneurs, avec les incidences qui s'ensuivent sur l'emploi.

M. Jérôme Bignon. – L'intervention du rapporteur est précise, documentée et sans concessions. Ce texte est une proposition de loi, c'est-à-dire qu'elle est le fruit du travail d'un parlementaire. Arnaud Leroy a fait ce qu'il pouvait, avec les moyens dont il disposait, pour combler un manque du Gouvernement. Dire que ce texte relève de l'économie bleue est ambitieux. Autrefois, on se serait contenté de l'intitulé : « Diverses dispositions d'ordre maritime ». Il reste quatorze mois avant la fin du quinquennat : des mesures de ce genre ne feront pas de mal à l'économie maritime qui souffre de ne pas être suffisamment reconnue compte tenu de son potentiel. Je refuse de parler d'« impuissance maritime » comme le fait Arnaud Leroy car cela porte préjudice aux milliers de travailleurs qui honorent l'activité maritime en France. Je veux rendre hommage au fantastique travail du Cluster Maritime Français qui accompagne l'émergence de notre puissance maritime. On ne peut pas résumer notre puissance à un espace ; il s'agit de faire vivre nos dix millions de kilomètres carrés. C'est en cela qu'actuellement notre puissance est une impuissance. Notre potentiel considérable n'est pas exploité à la hauteur de ce que nous souhaiterions.

Avec Charles Revet, nous avons été désignés par le Premier ministre pour travailler sur l'avenir des ports et sur les ambitions maritimes de la France dans les cinq ans à venir. A la lecture de la lettre de mission, le décalage intellectuel est patent : les rapports auraient dû être rendus avant que la proposition de loi soit examinée. Le Premier ministre s'interroge sur notre niveau d'impuissance alors que nous avons des capacités extraordinaires. C'est heureux, mais tardif. Les mesures proposées peuvent cependant améliorer la situation.

Enfin, si la disposition sur les machines à sous est adoptée, pourquoi ne pas affecter une partie du produit de la taxe à la Société nationale des sauveteurs en mer (SNSM) ? Une telle mesure lui permettrait d'avoir un budget pérenne, alors qu'aujourd'hui, cette remarquable institution qui mobilise des milliers de bénévoles tente désespérément d'assurer sa survie.

Mme Chantal Jouanno. – Je remercie et je félicite notre rapporteur qui a bien montré le hiatus entre les immenses ambitions que nous plaçons dans notre espace maritime et le caractère très technique et limité de ce texte. Encore une fois, il ne s'agit que d'une proposition de loi. On ne peut que regretter que le Gouvernement qui avait pourtant fait de la mer un axe fort de son programme politique n'ait pas préempté ce sujet dès le départ, d'autant que le Grenelle de la mer existait. Les biotechnologies et la connaissance des fonds marins auraient pu faire l'objet d'une grande loi qui aurait contribué à relancer la recherche. Ce texte lèvera quelques contraintes techniques mais quel dommage d'avoir laissé dans les tiroirs les conclusions du Grenelle de la mer !

Mme Évelyne Didier. – Je souhaite féliciter les deux rapporteurs. Votre présentation, M. Mandelli, peut surprendre. J'aurais préféré que la hiérarchie sur les utilités du milieu marin mette le vivant à la première place, étant entendu que l'économie doit respecter l'environnement. Les gyres de plastique dans la mer sont définitifs, et de nouveaux sont en formation. Que deviendra l'économie bleue quand les océans auront été transformés en poubelle ?

Une proposition de loi que les amendements finissent par faire ressembler à un projet de loi aura forcément des allures de patchwork. Mieux vaudrait une vraie grande loi du Gouvernement sur un tel sujet, mais il est sans doute trop tard pour la lancer, à ce stade du quinquennat. Ce texte touche à tout et prévoit même des mesures fiscales. Je croyais qu'il était de tradition de les réserver à la loi de finances. L'Assemblée a pourtant laissé passer une mesure sur la TVA. À être aussi transversal, on prend des risques législatifs. Nous nous retrouvons à examiner un texte hors-normes qui s'est exonéré d'un certain nombre d'études préalables. Il est ainsi déplorable de faire l'amalgame entre terrorisme et migrants de Calais.

Enfin, on s'achemine tranquillement vers une protection des marins réduite au minimum. À trop rapprocher le salaire brut du salaire net, on finira par donner un bol de riz aux marins, car on trouvera toujours un peuple à exploiter en lui faisant faire le travail pour trois fois rien.

Mme Annick Billon. – Je m'associe aux félicitations de mes collègues aux rapporteurs. Nous regrettons tous que la France n'occupe pas la place qu'elle mérite en tant que puissance maritime. L'aquaculture, le développement économique, touristique et portuaire sont forcément liés aux autorisations données par l'État. La loi Littoral ne traite que de la protection et pas du tout du développement. Sans remettre en cause les principes de

cette loi, qui protège efficacement notre façade maritime, il faudrait pouvoir développer nos ports et l'aquaculture. J'insiste d'autant plus sur ce point que je co-préside avec Michel Vaspard le groupe de travail « mer et littoral ».

M. Jean-François Rapin. – Tout ce qui a été dit va dans le bon sens. Ce texte est un fourre-tout. Il n'a pas mobilisé les sénateurs, autrement que pour des amendements techniques. On peut y voir une forme de confession du Gouvernement qui reconnaît ne pas avoir donné suffisamment d'attention à la mer et à l'économie maritime. Mme Catherine Chabaud a toutes les qualités pour exercer les fonctions de déléguée à la mer et au littoral. Sa nomination s'apparente plus à un coup médiatique, alors que nous attendions une structuration plus efficace de cette délégation.

Enfin, même si les députés ont survolé les mesures fiscales, l'autoliquidation de la TVA fait l'objet d'un consensus. Il faudra que le Sénat tienne bon face aux amendements que le Gouvernement déposera pour contrarier cette mesure. Si elle passe, ce sont 2 millions de conteneurs en plus dans nos ports, soit 10 000 emplois recouverts et un milliard d'euros injectés dans la filière portuaire.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Monsieur Nègre, je laisserai au Gouvernement le soin de vous répondre sur ses intentions. Mme Didier, il n'y a pas de hiérarchisation stricte dans ma présentation : le vivant reste bien sûr au cœur de ma réflexion. L'intitulé du texte fera l'objet d'un amendement. L'autoliquidation de la TVA représente 10 000 à 13 000 emplois en plus. Il nous manque une vision stratégique dans ce domaine, et cela depuis trente ans. Une proposition de loi étudiée en trois semaines au Sénat et en huit mois à l'Assemblée n'y suffira pas. Le texte n'apporte qu'une réponse limitée à tous ces enjeux.

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Les articles 1^{er} et 1^{er} bis A sont adoptés sans modification.

Article 1^{er} bis B

L'amendement rédactionnel n° COM-51 est adopté.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-13 précise la notion d'établissement relative au gestionnaire commercial et nautique d'un navire candidat à la francisation. Il convient de rajouter le mot « stable » pour s'assurer de l'effectivité du lien avec la France.

L'amendement n° COM-13 est adopté.

L'article 1^{er} bis B est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 1^{er} bis C, 1^{er} bis, 1^{er} ter A et 1^{er} ter B sont adoptés sans modification.

Article 1^{er} ter C

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-14 est rédactionnel.

Mme Odette Herviaux. – Je profite de cet amendement pour rappeler que Mme la ministre de l'environnement souhaitait que nous limitions au maximum le recours à des décrets en Conseil d'État, des décrets simples étant le plus souvent suffisants.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Tel n'est pas le cas ici car un décret en Conseil d'État est indispensable pour modifier un autre décret en Conseil d'État.

L'amendement n° COM-14 est adopté.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-15 vise à combler un vide juridique lié à la réécriture de l'article 252 du code des douanes lors de l'examen du texte par l'Assemblée nationale. Cet article traite des droits perçus par les conservateurs des hypothèques maritimes, soit 76 centimes pour chaque formalité.

M. Charles Revet. – S'agit-il de l'article qui traite de la récupération de la TVA ? Si tel est le cas, il ne faudrait surtout pas le modifier car l'avancée proposée par l'Assemblée nationale est importante alors que Bercy souhaite en réduire la portée.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il s'agit d'un autre article que nous ne proposerons pas de modifier.

L'amendement n° COM-15 est adopté.

L'article 1^{er} ter C est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

- Présidence de M. Rémy Pointereau, vice-président -

L'article 1^{er} ter D est adopté sans modification.

Article 1^{er} ter E

L'amendement de coordination n° COM-16 est adopté.

L'article 1^{er} ter E est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 1^{er} ter F

L'amendement de coordination n° COM-52 est adopté.

L'article 1^{er} ter F est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 1^{er} ter, 1^{er} quater, 1^{er} quinquies et 2 sont adoptés sans modification.

Article 2 bis

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Dans une perspective de simplification administrative, le permis d’armement n’a pas vocation à être renouvelé annuellement, d’où cet amendement n° COM-17.

L’amendement n° COM-17 est adopté.

L’article 2 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 2 ter, 2 quater, 2 quinquies, 3 A et 3 B sont adoptés sans modification.

Article 3

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L’amendement n° COM-18 prévoit que l’avis rendu par la commission des investissements au sein du conseil de développement sur le projet stratégique du grand port maritime et sur les projets d’investissements les plus importants soit conforme.

Mme Odette Herviaux. – Si l’avis de la commission des investissements n’est pas conforme, le projet est bloqué. L’Union des ports de France est très réservée sur cet amendement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je les ai reçus : faisons confiance aux femmes et aux hommes qui dirigent ces établissements. Il est arrivé que la direction d’un port refuse de procéder à des investissements auxquels tous les acteurs étaient favorables. L’avis de cette commission doit permettre de mettre en œuvre les décisions d’investissement.

Mme Odette Herviaux. – Mais sans avis conforme, le projet est bloqué.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – On ne parle ici que des projets très structurants.

Mme Évelyne Didier. – Avec cet amendement, nous sommes en train de renverser la hiérarchie des instances. C’est comme si la commission des finances devenait l’instance décisionnaire, qu’il s’agisse du Sénat ou d’un conseil municipal. Je ne puis qu’y être hostile.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission est composée à parité d’acteurs publics et privés : faisons confiance au bon sens et à l’intérêt collectif. Les partenaires privés qui investissent des centaines de millions doivent pouvoir être associés aux décisions.

M. Jean-François Rapin. – Cet amendement me gêne. Nous donnons à la commission des investissements un pouvoir supérieur à celui du directoire du port.

Du fait de la décentralisation, les ports régionaux sont présidés par les présidents de conseils régionaux ou par des comités portuaires. Nous ne pouvons revoir cette gouvernance au détour d’un amendement.

M. Charles Revet. – Les acteurs privés doivent être impliqués dans les choix d'investissements.

Au Havre, deux projets étaient en lice : le port modal, qui a été réalisé, et la chatière sur la digue sud du port. L'investissement de 130 millions n'a donné aucun résultat car la manutention et les coûts étaient trop importants. Les opérateurs ne sont plus compétitifs, alors que, comme cela nous a été confirmé hier matin, la chatière fonctionne bien. Un port est un outil d'acheminement : il faut tenir compte des opérateurs qui investissent.

Mme Odette Herviaux. – La commission des investissements doit donner son avis, mais c'est la notion de conformité qui me gêne.

M. Jérôme Bignon. – La commission des investissements étant composée à parité, il ne peut y avoir de majorité si le port ne veut pas du projet. Je ne vois donc pas où est le problème.

L'amendement n° COM-18 n'est pas adopté.

L'article 3 est adopté sans modification, de même que l'article 3 bis.

Article additionnel après l'article 3 bis

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'article L. 141-24 du code de l'urbanisme prévoit qu'une ou plusieurs communes du littoral peuvent mettre en place un Scot. L'amendement n° COM-3 rend obligatoire l'intégration dans les Scot d'un chapitre relatif à la mise en valeur de la mer dès lors qu'une partie du territoire est littorale. Cette obligation ajouterait une contrainte supplémentaire aux collectivités. Faisons confiance à l'intelligence collective : attendons le retour des premiers schémas avant de nous prononcer. Avis défavorable.

Mme Odette Herviaux. – Mon groupe s'abstiendra car, s'il est toujours gênant d'imposer de nouvelles obligations aux collectivités, il ne faut pas oublier les communes littorales qui parfois ne peuvent faire valoir leur spécificité.

L'amendement n° COM-3 n'est pas adopté.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-4 affirme que les opérations de pilotage, de remorquage et de lamanage sont des activités qui relèvent du service public. Or, le projet de règlement européen de 2013 prévoit que les services portuaires devront être soumis à concurrence. La commission des transports du Parlement européen a adopté fin janvier une version largement amendée. Cet amendement ne peut être retenu puisque l'Union européenne travaille sur le sujet. Avis défavorable.

L'amendement n° COM-4 n'est pas adopté.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-5 précise dans le cadre du document élaboré par le conseil de coordination interportuaire créé par la réforme de 2008, quels sont les contours du

document de coordination. Ce document devra définir des positions communes par façade sur les enjeux nationaux et européens. Avis favorable.

L'amendement n° COM-5 est adopté et devient un article additionnel.

Les articles 3 ter et 3 quater sont adoptés sans modification.

Article additionnel après l'article 3 quater

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-1 souhaite étendre un dispositif d'exonération fiscale. Les ports sont exonérés d'impôt sur les sociétés depuis 1942. L'établissement public régional Port Sud de France ne bénéficie pas de cet avantage, mais il n'est juridiquement pas possible de le lui accorder : avis défavorable.

L'amendement n° COM-1 n'est pas adopté.

Article 3 quinquies

L'amendement rédactionnel n° COM-19 est adopté.

L'article 3 quinquies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 3 sexies et 3 septies sont adoptés sans modification.

Les articles 4 et 5 demeurent supprimés.

Article 5 bis

L'amendement rédactionnel n° COM-20 est adopté.

L'article 5 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 5 ter

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-11 vise à accroître la place de la formation pratique au sein de la formation professionnelle des gens de mer faisant appel à l'apprentissage. Ce domaine relève du pouvoir réglementaire. Avis défavorable.

L'amendement n° COM-11 n'est pas adopté.

L'amendement de coordination n° COM-45 est adopté.

L'article 5 ter est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

L'article 5 quater est adopté sans modification.

Article 5 quinquies

L'amendement rédactionnel n° COM-21 est adopté.

L'article 5 quinquies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

L'article 6 est adopté sans modification.

Articles additionnels après l'article 6

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-24 vise à sécuriser la procédure de demande aux fins de tentative de conciliation pour un différend lié à un contrat de travail entre un marin et son employeur. A l'instar des dispositions applicables au droit du travail, une telle demande interrompt la prescription et les délais pour agir.

Mme Évelyne Didier. – Je m'abstiens.

L'amendement n° COM-24 est adopté et devient article additionnel.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-25 vise à simplifier la procédure d'adoption de certains textes réglementaires en matière de droit du travail maritime.

Mme Évelyne Didier. – Je m'abstiens.

M. Ronan Dantec. – Moi aussi.

Mme Odette Herviaux. – Moi de même.

L'amendement n° COM-25 est adopté et devient article additionnel.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-27 prévoit que le décret d'application relatif à la protection du délégué de bord contre les licenciements précise la durée de cette protection lorsque la liste de l'équipage fait l'objet de renouvellements fréquents et significatifs. Un délégué de bord est ainsi protégé six mois alors que son contrat peut ne durer qu'une semaine. Il convient donc d'adapter le temps de protection.

Mme Évelyne Didier. – Je m'abstiens.

L'amendement n° COM-27 est adopté et devient article additionnel.

Article 7

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-23 précise les conditions du contrôle de la législation du travail et de la législation sociale applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger. Le délégué de bord n'existant qu'en droit français, il convient de faire référence aux « représentants des gens de mer à bord du navire ».

Mme Odette Herviaux. – Il ne faut pas confondre marins et gens de mer.

Mme Évelyne Didier. – Je m'abstiens.

L'amendement n° COM-23 est adopté.

L'article 7 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 7 bis et 8 sont adoptés sans modification.

Article 9

L'amendement de coordination n° COM-28 est adopté.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-29 reprend ce que nous venons de dire sur les gens de mer : il s'agit ici des visites effectuées à bord des navires.

Mme Évelyne Didier. – Je m'abstiens.

L'amendement n° COM-29 est adopté.

L'article 9 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article additionnel après l'article 9

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-26 désigne les personnes compétentes pour constater le délit d'abandon de gens de mer. Les infractions sont clairement identifiées dans le code des transports, ce qui n'est pas le cas des agents chargés de les constater.

L'amendement n° COM-26 est adopté et devient article additionnel.

L'article 9 bis est adopté sans modification.

Article 9 ter

L'amendement de coordination n° COM-44 est adopté.

L'article 9 ter est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 10 et 10 bis sont adoptés sans modification.

L'article 11 demeure supprimé.

Article 12

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-30 traite des jeux à bord : il convient de régulariser une situation existante et de mettre en place un dispositif à la fois simplifié et encadré.

M. Ronan Dantec. – Je m'abstiens : on va bientôt mettre des machines à sous sur le bateau qui va à Ouessant.

Mme Évelyne Didier. – Quand on sait les difficultés pour installer un casino à terre, je ne doute pas que cet amendement va permettre la multiplication des casinos flottants.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – C'est déjà le cas pour les navires de croisière, mais une fois qu'ils ont quitté le port.

L'amendement n° COM-30 est adopté.

L'article 12 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 12 bis A et 12 bis B sont adoptés sans modification.

Article 12 bis C

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-7 traite de l'abandon des navires de plaisance dans les ports de plaisance et dans les bases nautiques. Avis favorable.

L'amendement n° COM-7 est adopté.

L'article 12 bis C est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article additionnel après l'article 12 bis C

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-31 traite de la filière de responsabilité élargie du producteur (REP) de déconstruction des navires. Après avoir rencontré les divers acteurs, je vous propose de décaler la mise en œuvre de la mesure en 2018 car son impact n'est toujours pas mesuré. En outre, il convient de plafonner à 0,5 % du prix de vente pour chaque bateau neuf la contribution financière du secteur.

Mme Évelyne Didier. – Cette filière doit être mise en œuvre car nous savons quel est l'impact sur la nature. Il ne faut pas reculer une nouvelle fois : je ne voterai pas cet amendement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous sommes confrontés au traitement du stock existant : aujourd'hui, l'impact n'est pas mesuré.

M. Ronan Dantec. – M. Bignon a beaucoup travaillé le modèle financier avec tous les acteurs, lors de la loi biodiversité. Nous ne pouvons le remettre en cause au détour d'un amendement : c'est le syndrome Pénélope ! En outre, le plafonnement est totalement contraire à la logique de la REP. Je ne peux que voter contre.

Mme Annick Billon. – Une étude d'impact est en cours sur les industries nautiques, qui repartent dans tous les pays, sauf en France, du fait notamment de cette mesure. Tant que nous ne disposerons pas de cette étude, il faut sursoir à son application.

L'amendement n° COM-31 n'est pas adopté.

Les articles 12 bis D, 12 bis et 12 ter sont adoptés sans modification.

Article 12 quater

L'amendement rédactionnel n° COM-32 est adopté.

L'article 12 quater est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 12 quinquies

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'article introduit par l'Assemblée prévoit des zones sensibles pour les interventions sur les navires. Or, un tel zonage ne s'impose pas : le terrorisme frappe partout, à tout moment. L'amendement n° COM-33 autorise les sociétés à intervenir en

dehors de tout zonage, en cas de menaces extérieures mais aussi intérieures, ce qui n'est pas permis aujourd'hui.

Mme Odette Herviaux. – Je m'abstiens, car je ne vois pas pourquoi au nom d'un risque potentiel non avéré nous accepterions des gardes armés à bord des bateaux.

M. Charles Revet. – Les risques ont considérablement évolué en peu de temps : il faut permettre aux navires de se défendre. Je voterai cet amendement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette disposition est souhaitée par le ministère de la défense qui s'inquiète des risques d'attaque à bord de bateaux de croisière.

Mme Évelyne Didier. – Je vote contre.

L'amendement n° COM-33 est adopté.

L'article 12 quinquies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article additionnel après l'article 12 quinquies

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-34 permet à un transporteur de refuser d'embarquer un passager qui refuse la fouille de ses bagages.

L'amendement n° COM-34 est adopté et devient article additionnel.

Article 12 sexies

L'amendement rédactionnel n° COM-35 est adopté.

L'article 12 sexies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 12 septies

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-49 complète l'article autorisant la navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer. Il prévoit l'application à ces bateaux des articles pertinents de la partie du code des transports relative au transport maritime applicables aux navires pour éviter un vide juridique lorsque ces bateaux traversent la limite transversale de la mer : il s'agit ici des estuaires.

L'amendement n° COM-49 est adopté.

L'article 12 septies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 12 octies

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'article fait référence à « l'évaluation de sûreté » mais sans référence précise. L'amendement n° COM-36 confie la responsabilité de cette évaluation à l'autorité portuaire

ou au responsable d'une exploitation, qui seront chargés de leur financement.

L'amendement n° COM-36 est adopté.

L'article 12 octies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 12 nonies et 12 decies sont adoptés sans modification.

Article 12 undecies

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-37 réécrit l'article afin d'harmoniser les dispositions applicables en matière de criblage.

Mme Évelyne Didier. – Je vote contre.

L'amendement n° COM-37 est adopté.

L'article 12 undecies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 12 duodecies

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-38 définit les sanctions administratives applicables en cas de manquement aux obligations de sûreté portuaires.

Mme Odette Herviaux. – Cela ne relève-t-il pas du pouvoir réglementaire ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet article a été adopté par l'Assemblée nationale à l'initiative du Gouvernement.

L'amendement n° COM-38 est adopté.

L'article 12 duodecies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 12 terdecies

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-39 supprime une mention inutile puisque les officiers de port et les officiers de port adjoints sont déjà autorisés à relever les délits dans le cadre de la police des ports maritimes.

L'amendement n° COM-39 est adopté.

L'article 12 terdecies est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article additionnel après l'article 12 terdecies

L'amendement de coordination n° COM-50 est adopté et devient article additionnel.

L'article 13 est adopté sans modification.

Article 14

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-46 a été voté hier par la commission des affaires économiques. Je vous propose de suivre ses avis.

L'amendement n° COM-46 est adopté.

L'article 14 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 15

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Même remarque pour l'amendement n° COM-47.

L'amendement n° COM-47 est adopté.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-10 a été rejeté par la commission des affaires économiques. Je vous propose de confirmer ce vote.

L'amendement n° COM-10 n'est pas adopté.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – En revanche, la commission des affaires économiques a adopté l'amendement n° COM-12.

L'amendement n° COM-12 est adopté.

L'article 15 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

L'article 15 bis est adopté sans modification.

Article 16

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je vous propose de confirmer le rejet de l'amendement n° COM-6 par la commission des affaires économiques.

L'amendement n° COM-6 n'est pas adopté.

L'article 16 est adopté sans modification.

L'article 17 demeure supprimé.

L'article 18 est adopté sans modification.

Article additionnel après l'article 18

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission des affaires économiques a rejeté l'amendement n° COM-2.

L'amendement n° COM-2 n'est pas adopté.

L'article 18 bis est adopté sans modification.

Article additionnel après l'article 18 bis

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les amendements n^{os} COM-8 et COM-9 ont été retirés hier soir à la commission des affaires économiques.

Les amendements n^{os} COM-8 et COM-9 sont retirés.

Les articles 18 ter, 18 quater et 19 sont adoptés sans modification.

Article additionnel après l'article 19

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La loi de transition énergétique précisait que l'État favorisait l'installation de systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié dans les ports. L'amendement n° COM-40 fixe à 2025 la mise en application de cette mesure.

L'amendement n° COM-40 est adopté et devient article additionnel.

L'article 19 bis est adopté sans modification.

L'article 20 demeure supprimé.

L'article 21 est adopté sans modification.

Article 22

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je vous propose de confirmer le vote de la commission des affaires économiques sur l'amendement n° COM-48.

L'amendement n° COM-48 est adopté.

L'article 22 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 22 bis, 22 ter et 22 quater sont adoptés sans modification.

Article 22 quinquies

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-41 vise à renvoyer à la loi biodiversité la mise en œuvre de ce dispositif collaboratif anticollision avec les cétacés. En outre, l'Italie travaille avec nous actuellement sur cette question.

M. Ronan Dantec. – Vous êtes sûr que cette mesure figure dans la loi biodiversité ?

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Tout à fait.

L'amendement n° COM-41 est adopté et l'article 22 quinquies est supprimé.

L'article 22 sexies est adopté sans modification.

Article 23

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-42 supprime le rapport sur la création d'un code de la mer : sa rédaction poserait de réels problèmes techniques.

Mme Odette Herviaux. – Je ne voterai pas cet amendement, d'autant que l'auteur de cette proposition de loi tient à ce rapport. Même si la rédaction d'un tel code poserait des difficultés, je suis persuadée qu'à cœur vaillant, rien d'impossible.

M. Jérôme Bignon. – Dans la loi de reconquête de la biodiversité, nous avons habilité le Gouvernement à l'article 62 à légiférer par ordonnance sur la politique française en matière de gestion des espaces maritimes. Pour des questions de procédure, cet article a été supprimé et le Gouvernement n'a pas souhaité y revenir, ce qui nous a privés du livre I du code de la mer.

Ce rapport ne me paraît pas opportun.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le code de la défense viendrait contrarier cet éventuel code de la mer. Mieux vaudrait créer un code des espaces maritimes afin de définir les usages et les activités que de réunir de multiples dispositions figurant dans divers codes (transports, rural, pêche maritime, environnement, consommation).

L'amendement n° COM-42 n'est pas adopté.

L'article 23 est adopté sans modification.

Intitulé de la proposition de loi

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'amendement n° COM-43 répond à l'observation de M. Bignon : l'intitulé de cette proposition de loi doit être moins ambitieux et plus conforme à son contenu.

Mme Odette Herviaux. – Je vote contre.

Mme Évelyne Didier. – Je m'abstiens.

L'amendement n° COM-43 n'est pas adopté.

Mme Évelyne Didier. – Je vote contre l'adoption du texte.

La proposition de loi est adoptée dans la rédaction issue des travaux de la commission.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mercredi 10 février 2016 :

- *Armateurs de France* : **M. Eric Banel**, délégué général et **Mme Cécile Bellord**, déléguée générale adjointe ;

- *Coopération maritime* : **MM. Philippe Mérabet**, président, **Jean-Loup Velut**, secrétaire général et **Mme Pétrana Mintseva**, chargée des affaires juridiques ;

- *Institut français de la mer* : **MM. Eudes Riblier**, président et **Jean-Louis Fillon**, délégué général.

Jeudi 11 février 2016 :

- **M. Heni Abida**, docteur en biotechnologies marines et consultant en stratégie d'innovation pour le i-Lab d'Air Liquide ;

- *Secrétariat général de la mer* : **M. Michel Aymeric**, secrétaire général ;

- *Fédération française des pilotes maritimes* : **MM. Jean-Philippe Casanova**, président et **Christophe Reux**, secrétaire général ;

- *Établissement national des invalides de la marine* : **M. Philippe Illionet**, directeur ;

- *Fédération des industries nautiques* : **MM. Fabien Métayer**, délégué général et **Benoît Ribeil**, en charge de l'environnement à la FIN et à l'APER (association pour la plaisance écoresponsable) ;

- *Syndicat des énergies renouvelables* : **MM. Jean-Louis Bal**, président, **Antoine Decout**, chargé de mission EnR électriques et énergies marines, et hydroélectricité, et **Alexandre de Montesquiou**, consultant ;

- *Union des ports de France* : **MM. Stéphane Raison**, président du directoire du grand port maritime de Dunkerque, **Jean-Pierre Chalus**, président du directoire du grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire ; **Michel Puyrazat**, président du directoire du grand port maritime de La Rochelle et **Bernard Mazuel**, délégué général de l'Union des ports de France.

- *Cluster maritime français* : **MM. Frédéric Moncany de Saint-Aignan**, président et **Philippe Perennez**, directeur général.

Mardi 16 février 2016 :

- *Cabinet de M. Alain Vidalies, Secrétaire d'état aux transports, à la mer et à la pêche* : **MM. Christophe Lenormand**, conseiller mer, outre-mer, ports et

transport fluvial, **Eamon Mangan**, conseiller pêche et aquaculture et **Constance Deler**, conseillère parlementaire ;

- *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)* : **Mme Régine Bréhier**, directrice des affaires maritimes, **MM. Hervé Brulé**, adjoint à la Directrice et **Jean-François Landel**, chef du bureau de l'organisation et de la réglementation portuaires ;

- *Union nationale des Industries dans les ports français (UNIM)* : **MM. Christian de Tinguy**, président (groupe TN), **Nicolas Gauthier**, vice-président (Eurofos), **Christophe Pietri**, membre du bureau (DRH groupe Seainvest France) et **Xavier Galbrun**, délégué général ;

- *France Nature Environnement (FNE)* : **Mme Elodie Martini Cousty**, responsable des questions maritimes et **M. François Piccione**, coordonnateur du réseau mer et littoral.

Mercredi 17 février 2016 :

- *Centre IDMer* : **M. Jean-Pascal Bergé**, directeur scientifique ;

- *Confédération générale du travail (CGT)* : **MM. Michel Le Cavorzin**, secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats maritimes (FNSM CGT) et **Jean-Philippe Chateil**, secrétaire général de la Fédération des Officiers de la Marine marchande (UGICT CGT) ;

- *Administrations du ministère de l'intérieur* : **MM. Pierre Régnauld de la Mothe**, sous-directeur des polices administratives à la direction des libertés publiques et des affaires juridiques, **Johann Mougenot**, conseiller juridique au cabinet du directeur général de la Police nationale, **Jérémie Dumont**, chef de la division des casinos et des cercles à la direction centrale de la police judiciaire, **Mmes Cécile Dimier**, chef du bureau des établissements de jeux à la sous-direction des polices administratives de la direction des libertés publiques et des affaires juridiques et **Sophie Péus**, responsable de la division du contrôle et de la réglementation transfrontières à la direction centrale de la police aux frontières ;

- *Brittany Ferries B.A.I. SA* : **M. Jean-Marc Roué**, président du Conseil de surveillance et **Mme Corinne Vintner**, directeur juridique ;

- *Ministère de la défense - État-major de la marine* : **MM. Thierry de La Burgade**, commissaire en chef de 1^{ère} classe et **François-Xavier Polderman**, capitaine de vaisseau.

Jeudi 18 février 2016

- *Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)* : **Mme Corinne Cléostrate**, sous-directrice des droits indirects et **M. Emmanuel Brossier**, adjoint à la sous-direction des droits indirects ;

- *Conseil supérieur des gens de mer* : **M. Jean-François Jouffray**,
président.

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	—	—
	<p align="center">Proposition de loi pour l'économie bleue</p>	<p align="center">Proposition de loi pour l'économie bleue</p>	<p align="center">Proposition de loi pour l'économie bleue</p>
	<p align="center">TITRE I^{ER}</p> <p align="center">RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE</p>	<p align="center">TITRE I^{ER}</p> <p align="center">RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE</p>	<p align="center">TITRE I^{ER}</p> <p align="center">RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE</p>
		<p align="center">CHAPITRE I^{ER}</p> <p align="center">Simplifier les procédures administratives</p> <p align="center">(Division et intitulé nouveaux)</p>	<p align="center">CHAPITRE I^{ER}</p> <p align="center">Simplifier les procédures administratives</p>
<p align="center">Code des transports Cinquième partie : Transport et navigation maritimes</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p> <p align="center">Le code des transports est ainsi modifié :</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p> <p align="center">La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :</p>	<p align="center">Article 1^{er}</p> <p align="center">Sans modification</p>
<p>Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées conformément aux stipulations de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires et, le cas échéant, aux dispositions des règlements communautaires.</p>	<p align="center">I. – L'article L. 5000-5 est ainsi rédigé :</p> <p align="center">« Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées conformément :</p>	<p align="center">1° L'article L. 5000-5 est ainsi rédigé :</p> <p align="center">« Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées :</p> <p align="center">« 1° Pour les navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Livre I^{er} :Le navire Titre I^{er} : Statut des navires Chapitre I^{er} : Identification des navires</p> <p>Art. L. 5111-1 - Les éléments d'identification des navires sont :</p> <p>1° Le nom ;</p> <p>.....</p> <p>4° Le tonnage.</p>	<p>—</p> <p>- aux stipulations de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires d'une longueur de plus de vingt-quatre mètres ;</p> <p>- aux dispositions, le cas échéant, des règlements communautaires pour les navires de pêche ;</p> <p>- aux dispositions d'un règlement national simplifié pour autres navires professionnels d'une longueur de moins de vingt-quatre mètres. »</p> <p>II. – L'article L. 5111-1 est ainsi modifié :</p> <p>1° Le 1° est complété par les mots : « tel qu'indiqué par le certificat d'immatriculation »</p> <p>2° Le 5° est complété par les mots : « défini en unités de jauge conformément aux</p>	<p>—</p> <p>« a) Si leur longueur est supérieure ou égale à 24 mètres, conformément à la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires ;</p> <p>« b) Si leur longueur est inférieure à vingt-quatre mètres, selon une méthode simplifiée définie par voie réglementaire ;</p> <p>« 2° Pour les navires de pêche :</p> <p>« a) Si leur longueur est supérieure ou égale à 24 mètres, conformément à la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires et aux règlements européens relatifs à leur jaugeage ;</p> <p>« b) Si leur longueur est inférieure à 24 mètres, conformément aux règlements européens relatifs à leur jaugeage. » ;</p> <p>2° L'article L. 5111-1 est ainsi modifié :</p> <p>a) Le 1° est complété par les mots : « , indiqué par le certificat d'immatriculation » ;</p> <p>b) Le 4° est complété par les mots : « défini en unités de jauge en application de</p>	<p>—</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par voie réglementaire.</p>	<p>dispositions de l'article L. 5000-5 du présent code. »</p>	<p>l'article L. 5000-5 du présent code » ;</p>	
	<p>III. – Après l'article L. 5111-1, il est inséré un article L. 5111-1 ainsi rédigé :</p>	<p>3° Après le chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er}, il est inséré un chapitre II bis intitulé « Jaugeage des navires » et comprenant l'article L. 5112-2 ;</p>	
	<p>« Art. 5111-1-1. – Un navire ne remplissant plus les conditions de propriété ou d'établissement visées au I et au II de l'article 219 du code des douanes est radié d'office du pavillon français par l'autorité compétente. Un navire ne peut néanmoins être radié d'office s'il fait l'objet d'une hypothèque. »</p>	<p>« Art. 5111-1-1. – Supprimé</p>	
	<p>IV. – Après le mot : « navires », la fin de l'article L. 5112-1 est ainsi rédigée : « fixées par la section 2 du chapitre I^{er} du titre IX du code des douanes sont transférées dans le Code des transports. La procédure de francisation des navires professionnels est fusionnée avec la procédure d'immatriculation dans des conditions définies par voie réglementaire. »</p>	<p>IV. – Supprimé</p>	
<p>Chapitre II : Francisation</p>	<p>V. – L'article L. 5112-2 est ainsi modifié :</p>	<p>4° L'article L. 5112-2 est ainsi rédigé :</p>	
<p>Art. L. 5112-2 – Tous les navires battant pavillon français sont jaugés</p>		<p>« Art. L. 5112-2. – I. – Les navires battant pavillon français sont jaugés</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>à l'exception des navires de plaisance dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres.</p>	<p>1° La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;</p>	<p>s'il s'agit :</p> <p>« 1° De navires à usage professionnel ;</p>	
<p>Les certificats de jauge sont délivrés par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Ils peuvent faire l'objet de mesures de retrait.</p>	<p>2° Il est complété par trois alinéas ainsi rédigés :</p>	<p>« 2° Ou de navires de plaisance à usage personnel dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est supérieure ou égale à 24 mètres.</p>	
<p>Leur délivrance peut donner lieu à perception d'une rémunération.</p>	<p>« La jauge des navires professionnels de moins de vingt-quatre mètres fait l'objet d'une déclaration par les propriétaires dans des conditions définies par voie réglementaire.</p>	<p>« II. – À l'exception des navires mentionnés au III, les navires mentionnés au I doivent disposer d'un certificat de jauge.</p>	
<p>Leur délivrance peut donner lieu à perception d'une rémunération.</p>	<p>« Tous les certificats de jauge peuvent faire l'objet de mesures de retrait.</p>	<p>« Les certificats de jauge sont délivrés, selon le cas, par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	
<p>Leur délivrance peut donner lieu à perception d'une rémunération.</p>	<p>« Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende le fait pour le propriétaire d'un navire de faire une déclaration frauduleuse ».</p>	<p>« La délivrance du certificat de jauge peut donner lieu à la perception d'une rémunération.</p>	
		<p>« Les certificats de jauge peuvent faire l'objet de</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Code des douanes Titre IX : Navigation Chapitre I^{er} : Régime administratif des navires Section 2 : Francisation des navires Paragraphe 2 : Conditions</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>mesures de retrait.</p> <p>« III. – La jauge des navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche et dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres, fait l'objet d'une déclaration par les propriétaires.</p> <p>« Cette déclaration vaut certificat de jauge.</p> <p>« Toute déclaration frauduleuse est punie des peines prévues à l'article 441-1 du code pénal. » ;</p> <p>5° (nouveau) Le chapitre II bis du titre I^{er} du livre I^{er}, tel qu'il résulte du 3°, est complété par un article L. 5112-3 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5112-3. – Les navires de plaisance à usage personnel dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres ne sont pas jaugés. »</p> <p>Article 1^{er} bis A (nouveau)</p> <p>I. – Le code des douanes est ainsi modifié :</p> <p>1° Le I des articles 219 et 219 bis est ainsi modifié :</p>	<p>—</p> <p>Article 1^{er} bis A</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p align="center">—</p> <p>requis pour obtenir la francisation</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>
<p>Art. 219. – I. – Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes :</p>			
<p>1° Avoir été construit dans le territoire d'un État 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>a) Au 1°, les mots : « la Communauté » sont remplacés par les mots : « l'Union » ;</p>	
<p>2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;</p>		<p>b) Le 2° du I est ainsi modifié :</p>	
		<p>- au A, les mots : « la Communauté » sont remplacés par les mots : « l'Union » ;</p>	
		<p>- le même A est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	
		<p>« Si le navire est détenu en copropriété, chacun des gérants doit résider en France ou, s'il y réside moins de six mois par an, y faire élection de domicile ; »</p>	
<p>B. – Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal</p>		<p>- au premier alinéa et à la première phrase du</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre État membre de la Communauté européenne ou d'un autre État 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>second alinéa du B, au C et aux a et c du D, les mots : « la Communauté » sont remplacés par les mots : « l'Union » ;</p>	—
<p>Toutefois, le siège social peut être situé dans un État 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 État, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit État 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 État membre de la Communauté européenne ou d'un État 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</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>moins à des ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne ou d'un État 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 État membre de la Communauté européenne ou d'un État 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>- il est ajouté un E ainsi rédigé :</p>	
		<p>« E. – Soit être affrété coque nue par :</p>	
		<p>« a) Une personne physique remplissant les conditions de nationalité et de résidence définies au A ;</p>	
		<p>« b) Ou une société remplissant les conditions de nationalité, de siège social ou d'établissement stable définies au B ; »</p>	
		<p>2° L'article 219 est ainsi modifié :</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</p>		<p>a) Après le mot : « décret », la fin du 3° du I est ainsi rédigée : « lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>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>conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies au même 2° ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues aux A ou B dudit 2°. » ;</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'État du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</p>		<p>b) Il est ajouté un III ainsi rédigé :</p>	
<p>.....</p>		<p>« III. – La francisation d'un navire affrété coque nue peut être suspendue par gel du pavillon français à la demande de l'affrèteur qui souhaite faire naviguer ce navire sous pavillon étranger pendant la durée du contrat d'affrètement.</p>	
		<p>« La francisation ne peut être suspendue qu'avec l'accord préalable des créanciers hypothécaires et à</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Art. 219 bis. – I. – Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :</p> <p>.....</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>.....</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</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>condition que la législation de l'État qui serait pour la durée du contrat l'État du pavillon ne permette pas dans de tels cas l'inscription sur ses registres de nouvelles hypothèques.</p> <p>« L'hypothèque consentie sur un navire dont la francisation est suspendue demeure inscrite au siège de la conservation hypothécaire. » ;</p> <p>3° L'article 219 bis est ainsi modifié :</p>	<p>—</p>
<p>a) Après le mot : « décret », la fin du 3° est ainsi rédigée : « lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies au même 2° ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire. » ;</p>		<p>b) Après le II, il est inséré un II bis ainsi rédigé :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
français. —	—	— « II bis. – La francisation d'un navire affrété coque nue peut être suspendue par gel du pavillon français à la demande de l'affrèteur qui souhaite faire naviguer ce navire sous pavillon étranger pendant la durée du contrat d'affrètement. « La francisation ne peut être suspendue qu'avec l'accord préalable des créanciers hypothécaires et à condition que la législation de l'État qui serait pour la durée du contrat l'État du pavillon ne permette pas dans de tels cas l'inscription sur ses registres de nouvelles hypothèques. « L'hypothèque consentie sur un navire dont la francisation est suspendue demeure inscrite au siège de la conservation hypothécaire. » ;	—
<p>.....</p> <p>Section 7 : Hypothèques maritimes Paragraphe 1 : Constitution de l'hypothèque</p> <p>Art. 241. – Les navires et autres bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.</p>		4° L'article 241 est ainsi modifié : a) La première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « , sauf s'ils ont été francisés parce qu'ils remplissent les conditions définies au E du 2° du I des articles 219 ou 219 bis » ; b) La seconde phrase du premier alinéa est supprimée ;	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.</p> <p>Paragraphe 5 : Ventes</p> <p>Art. 251. – 1. Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>c) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles. » ;</p> <p>5° Le 1 de l'article 251 est complété par les mots : « , à l'exception de la suspension de la francisation mentionnée au III de l'article 219 et au II bis de l'article 219 bis ».</p>	<p style="text-align: center;">—</p>
<p>.....</p> <p>Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer</p> <p>Art. 3. – Les règles de francisation des navires sont fixées par les articles 219 et 219 bis du code des douanes, ci-après reproduits :</p> <p>Art. 219. – I. – Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes :</p> <p>1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat</p>		<p>II. – La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est ainsi modifiée :</p> <p>a) Après le mot : « douanes », la fin de l'article 3 est supprimée ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.</p>	—	—	—
<p>2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;</p>			
<p>B. – Soit appartenir pour 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 État membre de la Communauté européenne ou d'un autre État 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 État 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 État, une société constituée</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>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 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</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>conditions prévues au B ;</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'État du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.</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 qu'il soit, pendant la durée de son affrètement,</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>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>1° Avoir été construit dans le territoire d'un État membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;</p>			
<p>2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un État 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>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 État 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 État n'appartenant pas à la Communauté européenne</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet État, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit État 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 État membre de la Communauté européenne 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 État membre de la Communauté européenne 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 État membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;</p>			
<p>3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>francisation d'un navire armé à la pêche 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 ;</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'État 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>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Art. 43. – Les navires et autres bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.</p>	—	b) Les articles 43 et 57 sont abrogés.	—
<p>L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.</p>			
<p>Art. 57. – Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.</p>			
<p>Si cette opération est, en outre, commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines prévues à l'article 314-1 du Code pénal.</p>			
<p>Code des douanes Titre IX : Navigation Chapitre 1^{er} : Régime administratif des navires Section 2 : Francisation des navires Paragraphe 2 : Conditions requises pour obtenir la francisation</p>		Article 1^{er} bis B (nouveau)	Article 1^{er} bis B
<p>Art. 219. – I. – Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes :</p>		Le 2 ^o du I de l'article 219 du code des douanes est complété par un F ainsi rédigé :	Alinéa sans modification
<p>1^o Avoir été construit dans le territoire d'un État membre de la Communauté européenne ou y avoir</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;</p>	—	—	—
<p>2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;</p>			
<p>B. – Soit appartenir pour 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 État membre de la Communauté européenne ou d'un autre État 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 État 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 État, une société constituée</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit État 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 État membre de la Communauté européenne ou d'un État 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 État membre de la Communauté européenne ou d'un État 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 État 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</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>_____</p> <p>conditions prévues au B ;</p>	<p>_____</p>	<p>_____</p> <p>« F. – Soit être des navires dont la gestion commerciale et nautique remplit les critères suivants :</p> <p>« a) Elle est effectivement exercée depuis la France soit par un établissement de la société propriétaire, soit par une société française liée contractuellement avec le propriétaire pour en assurer la gestion nautique et commerciale ;</p> <p>« b) Le gestionnaire de navire, responsable de son exploitation, est détenteur d'un document de conformité en application du code international de gestion de la sécurité et remplit les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies aux A ou B du présent 2° ; ».</p>	<p>_____</p> <p>« F. – Soit être <u>un</u> navire dont la gestion commerciale et nautique remplit les critères suivants :</p> <p>COM-51</p> <p>« a) Elle est effectivement exercée depuis la France <u>par un établissement stable de la société propriétaire ou d'une société française</u> liée contractuellement avec le propriétaire pour en assurer la gestion nautique et commerciale ;</p> <p>COM-13</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p>.....</p> <p>Section 5 : Passeports</p> <p>Art. 237. – Tout navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service de douanes.</p>		<p>Article 1^{er} bis C (nouveau)</p> <p>La section 5 du chapitre I^{er} du titre IX du code des douanes est ainsi modifiée :</p> <p>1° À l'article 237, après le mot : « étranger », sont insérés les mots : « de plaisance ou de sport dont des personnes physiques ou morales, quelle que soit leur nationalité, ayant leur</p>	<p>Article 1^{er} bis C</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Art. 238. – Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des personnes physiques ou morales, quelle que soit leur nationalité, ayant leur résidence principale ou leur siège social en France, ou dont ces mêmes personnes ont la jouissance, donne lieu à la perception d'un droit de passeport.</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>résidence principale ou leur siège social en France, sont propriétaires ou ont la jouissance et » ;</p> <p>2° L'article 238 est ainsi modifié :</p> <p>a) Le début du premier alinéa est ainsi rédigé : « Le passeport délivré aux navires mentionnés à l'article 237 donne... (le reste sans changement). » ;</p>	<p>—</p>
<p>Ce droit est à la charge du propriétaire ou de l'utilisateur du navire. Il est calculé dans les mêmes conditions, selon la même assiette, le même taux et les mêmes modalités d'application que le droit de francisation et de navigation prévu à l'article 223 ci-dessus sur les navires français de la même catégorie. Toutefois, dans le cas des navires de plaisance ou de sport battant pavillon d'un pays ou territoire qui n'a pas conclu avec la France de convention d'assistance administrative en vue de lutter contre l'évasion et la fraude fiscales et douanières, le droit de passeport est perçu à un taux triple du droit de francisation et de navigation pour les navires d'une longueur de coque inférieure à 15 mètres et à un taux quintuple de ce droit pour les navires d'une longueur de coque supérieure</p>		<p>b) À la dernière phrase du deuxième alinéa, les mots : « d'assistance administrative en vue de lutter contre l'évasion et la fraude fiscales et douanières » sont remplacés par les mots : « fiscale comportant une clause d'échange de renseignements ou d'accord d'échange de renseignements ou qui figure sur la liste mentionnée au second alinéa du 1 de</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
ou égale à 15 mètres. Paragraphe 2 : Conditions requises pour obtenir la francisation	—	— l'article 238-0 A du code général des impôts ». Article 1^{er} bis (nouveau) Le paragraphe 2 de la section 2 du chapitre I ^{er} du titre IX du code des douanes est complété par un article 220 bis ainsi rédigé : « Art. 220 bis. – Un navire ne remplissant plus l'une des conditions requises pour obtenir la francisation mentionnées aux articles 219 ou 219 bis est radié d'office du registre du pavillon français par l'autorité compétente. « Un navire ne peut pas être radié d'office s'il fait l'objet d'une hypothèque. »	— Article 1^{er} bis Sans modification
Paragraphe 7 : Ventes de navires francisés Art. 231. – 1. Tout acte de vente de navire ou de partie de navire doit contenir : a) le nom et la désignation du navire ; b) la date et le numéro de l'acte de francisation ;		Article 1^{er} ter A (nouveau) L'article 231 du code des douanes est ainsi modifié : 1° Le 1 est ainsi modifié : a) Au premier alinéa, le mot : « partie » est remplacé par le mot : « part » et le mot : « contenir » est remplacé par le mot : « indiquer » ; b) Au a, les mots : « et la désignation » sont remplacés par les mots : « , le type et le modèle » ; c) Le c est remplacé par des c à e ainsi rédigés :	Article 1^{er} ter A Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>c) la copie in extenso des extraits dudit acte relatifs au port d'attache, à l'immatriculation, au tonnage, à l'identité, à la construction et à l'âge du navire.</p>	—	<p>« c) Le bureau des douanes du port d'attache ;</p>	—
<p>2. L'acte de vente doit être présenté dans le délai d'un mois au service des douanes du port d'attache du navire, lequel annote en conséquence l'acte de francisation.</p>		<p>« d) La date et le numéro d'immatriculation ;</p>	
		<p>« e) L'année de construction du navire et le type de construction, en précisant si la construction a été réalisée par l'armateur ou par un professionnel. » ;</p>	
		<p>2° Après le mot : « navire », la fin du 2 est supprimée.</p>	
<p>Section 7 : Hypothèques maritimes Paragraphe 3 : Effets de l'hypothèque</p>		<p>Article 1^{er} ter B (nouveau)</p>	<p>Article 1^{er} ter B</p>
		<p>I. – L'article 247 du code des douanes est ainsi modifié :</p>	<p>Sans modification</p>
<p>Art. 247 – 1. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bâtiment ou sur la même part de propriété du bâtiment, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.</p>		<p>1° Au 1, après le mot : « dates », sont insérés les mots : « , heures et minutes » ;</p>	
<p>2. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, quelle que soit la différence</p>		<p>2° Au 2, après le mot : « jour », sont insérés les mots : « , à la même heure et la même minute » et les mots : « , quelle que soit la</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>des heures de l'inscription.</p> <p>Art. 51. – S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bâtiment ou sur la même part de propriété du bâtiment, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.</p> <p>Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de l'inscription.</p>		<p>différence des heures de l'inscription » sont supprimés.</p> <p>II. – L'article 51 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer est abrogé.</p>	
<p>Paragraphe 6 : Remises et salaires, responsabilité de l'administration</p>		<p>Article 1^{er} ter C (nouveau)</p> <p>Le paragraphe 6 de la section 7 du chapitre I^{er} du titre IX du code des douanes est ainsi modifié :</p> <p>1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Contribution de sécurité de la propriété maritime et responsabilité en matière d'hypothèque maritime » ;</p> <p>2° L'article 252 est ainsi rédigé :</p>	<p>Article 1^{er} ter C</p> <p>I. – Le 6 de la section 7 du chapitre I^{er} du titre IX du code des douanes est ainsi modifié :</p> <p>COM-15</p> <p>1° Sans modification</p>
<p>Art. 252. – 1. Les attributions conférées à l'administration des douanes en matière d'hypothèque maritime sont exercées par les receveurs principaux régionaux des douanes. En cas de déclassement des recettes principales régionales, ces attributions sont exercées par les nouveaux titulaires desdites recettes.</p>		<p>« Art. 252. – Les attributions conférées à l'administration des douanes et droits indirects en matière d'hypothèque maritime sont exercées par le service comptable des douanes territorialement compétent. Ces attributions sont définies par décret en Conseil d'État.</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p> <p>« Art. 252. – Les attributions conférées à l'administration des douanes et droits indirects en matière d'hypothèque maritime sont exercées par le service comptable des douanes territorialement compétent, <u>dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.</u></p> <p>COM-14</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>2. La responsabilité de l'administration des douanes du fait de ses agents ne s'applique pas aux attributions visées à l'alinéa ci-dessus.</p>	—	<p>« La direction de la conservation des hypothèques maritimes est assurée par le chef du poste comptable territorialement compétent ou, pour la Polynésie française, Wallis-et-Futuna, Saint-Pierre-et-Miquelon et la Nouvelle-Calédonie, par le chef de circonscription.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>3. Le tarif des droits à percevoir par les receveurs principaux régionaux des douanes, ainsi que le cautionnement spécial à leur imposer en raison des actes visés à la présente section, sont fixés par des décrets pris après avis du Conseil d'État.</p>	—	<p>« La liste des conservations des hypothèques maritimes est fixée par arrêté du ministre chargé des douanes. » ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
		<p>3° Il est ajouté un article 252 bis ainsi rédigé :</p>	<p>3° Sans modification</p>
		<p>« Art. 252 bis. – L'État est responsable du préjudice résultant des fautes commises par chaque service chargé des hypothèques maritimes dans l'exécution de ses attributions.</p>	
		<p>« L'action en responsabilité de l'État est exercée devant le juge administratif et, à peine de forclusion, dans le délai de quatre ans à compter du jour où la faute a été commise. »</p>	
			<p><u>4° (nouveau) Il est ajouté un article 252 ter ainsi rédigé :</u></p>
			<p><u>« Art. 252 ter. – La conservation des hypothèques maritimes territorialement compétente perçoit la contribution de sécurité de la propriété maritime lors de l'inscription hypothécaire ou de son renouvellement.</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Décret n° 69-532 du 28 mai 1969 fixant les remises et salaires attribués aux conservateurs des hypothèques maritimes</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: right;">COM-15</p> <p><u>« Cette contribution est fixée à 0,05 % du capital des créances donnant lieu à l'hypothèque, quel que soit le nombre de navires sur lesquels il est pris inscription. Toutefois, dans le cas où les navires affectés à la garantie d'une même créance sont immatriculés dans des ports dépendant de conservations différentes, la contribution de sécurité de la propriété maritime est due au conservateur de chacun des ports. »</u></p>
<p>Art. 1^{er}. – Les droits à percevoir par les agents de l'administration des douanes assumant les fonctions de conservateur des hypothèques maritimes se composent de remises et de salaires payables d'avance.</p>			<p style="text-align: right;">COM-15</p> <p><u>II (nouveau). – Les articles 1^{er} à 3 du décret n° 69-532 du 28 mai 1969 fixant les remises et salaires attribués aux conservateurs des hypothèques maritimes sont abrogés</u></p>
<p>Art. 2. – La remise est fixée à un demi pour mille du capital des créances donnant lieu à l'hypothèque, quel que soit le nombre des navires sur lesquels il est pris inscription. Toutefois, dans le cas où les navires affectés à la garantie d'une même créance sont immatriculés dans des ports dépendant de conservations différentes, la remise est due au conservateur de chacun des ports.</p>			<p style="text-align: right;">COM-15</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>En — cas de renouvellement des inscriptions hypothécaires, la remise est calculée d'après les règles fixées au paragraphe précédent.</p>	—	—	—
<p>Art. 3. – Les salaires seront de 5 F :</p>			
<p>1. Pour l'inscription de chaque hypothèque requise par un seul bordereau, quel que soit le nombre des créanciers ;</p>			
<p>2. Pour chaque inscription reportée d'office, en vertu de l'article 16 du décret susvisé du 27 octobre 1967, sur le registre du lieu de la francisation ou sur le registre du nouveau port d'attache ;</p>			
<p>3. Pour chaque déclaration, soit de changement de domicile, soit de subrogation, soit de tous les deux par le même acte ;</p>			
<p>4. Pour chaque radiation d'inscription ;</p>			
<p>5. Pour chaque certificat d'inscription fourni en vertu de l'article 95 du décret susvisé du 27 octobre 1967 ;</p>			
<p>6. Pour chaque extrait d'inscription ou pour le certificat constatant qu'il n'en existe aucune ;</p>			
<p>7. Pour la transcription du procès-verbal de saisie, conformément à l'article 37 du décret susvisé du 27 octobre 1967 ;</p>			
<p>8. Pour la délivrance</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>de l'état des inscriptions conformément à l'article 38 du décret susvisé du 27 octobre 1967 ;</p>	—	—	—
<p>9. Pour la délivrance du tableau sommaire des inscriptions hypothécaires subsistantes prévu à l'article 25 du décret susvisé du 27 octobre 1967 ainsi que pour toute mention ultérieure apposée sur ce tableau.</p> <p>.....</p>			<p><u>III (nouveau). – La perte de recettes pour l'État résultant du II du présent article est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</u></p>
<p>Titre X : Taxes diverses perçues par la douane Chapitre VI : Droits et taxes divers</p>		<p>Article 1^{er} ter D (nouveau)</p>	<p>COM-15</p> <p>Article 1^{er} ter D</p>
<p>Art. 285. –</p>		<p>Le début du 3 de l'article 285 du code des douanes est ainsi rédigé : « 3. En application du titre II du livre III de la cinquième partie du code des transports, il peut... (le reste sans changement). »</p>	<p>Sans modification</p>
<p>3. Conformément aux dispositions des articles L. 211-1 et suivants du code des ports maritimes, il peut être perçu dans les ports maritimes un droit de port en raison des opérations commerciales ou des séjours qui y sont effectués.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer Chapitre VI : Hypothèques maritimes</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>Article 1^{er} ter E (nouveau)</p> <p>Le chapitre VI de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer est ainsi modifié :</p>	<p>Article 1^{er} ter E</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p>Art. 44. – L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.</p>		<p>1° Au début, il est ajouté un article 43 A ainsi rédigé :</p>	<p>1° Sans modification</p>
<p>Art. 45. – L'hypothèque peut être constituée sur un bâtiment de mer en construction.</p>		<p>« Art. 43 A. – Les règles relatives aux hypothèques maritimes sont fixées à la section 7 du chapitre I^{er} du titre IX du code des douanes ainsi qu'au présent chapitre. » ;</p>	
<p>Art. 46. – L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise du bâtiment s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machine, agrès et appareils.</p>		<p>2° Les articles 44, 45, 46, 48, 52, 53 et 54 sont abrogés.</p>	<p>2° Les articles 44, 45, 46, 48, <u>49</u> 52, 53 et 54 sont abrogés.</p>
<p>Elle ne s'étend pas au fret.</p>			<p>COM-16</p>
<p>Art. 48. – Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Art. 49. – Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la francisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en France.</p>	—	—	—
<p>Art. 52. – La publicité réglementaire conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date ; l'effet de la publicité cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.</p>			
<p>La publicité garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.</p>			
<p>Art. 53. – Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.</p>			
<p>Art. 54. – Les inscriptions sont radiées, soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.</p>			
<p>loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation</p>		Article 1^{er} ter F (nouveau)	Article 1^{er} ter F
<p>Chapitre I^{er} : Classification des droits de port et de navigation</p>		<p>La loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation est ainsi modifiée :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
		<p>1° Avant le chapitre I^{er}, il est inséré un article 1^{er} A ainsi rédigé :</p>	<p>1° Sans modification</p>
		<p>« Art. 1^{er} A. – Les règles relatives aux droits de port et de navigation sont</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Code des transports Cinquième partie : Transport et navigation maritimes Livre I^{er} : Le navire Titre I^{er} : Statut des navires Chapitre II : Francisation</p>	—	<p>fixées au chapitre I^{er} du titre IX du code des douanes, au titre II du livre III de la cinquième partie du code des transports et à la présente loi. » ;</p> <p>2° Le chapitre I^{er}, l'article 2, la section 2 du chapitre II, la section 1 du chapitre III, le chapitre IV, l'article 23 et le A et les 1^o, 3^o, 4^o et 5^o du B du tableau relatif au droit de francisation et de navigation annexé à cette même loi sont abrogés.</p> <p>Article 1^{er} ter (nouveau)</p> <p>Le chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° L'intitulé est complété par les mots : « et immatriculation » ;</p> <p>2° Après l'article L. 5112-1, sont insérés des articles L. 5112-1-1 à L. 5112-1-3 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 5112-1-1. – L'immatriculation inscrit un navire francisé sur un registre du pavillon français.</p> <p>« Tout navire battant pavillon français doit être immatriculé.</p> <p>« L'immatriculation donne lieu à l'établissement d'un certificat d'immatriculation.</p> <p>« Art. L. 5112-1-2. – Tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit</p>	<p>—</p> <p>2° Le chapitre I^{er}, le chapitre II, la section 1 du chapitre III, le chapitre IV, <u>l'article 18</u>, l'article 23 et le tableau relatif au droit de francisation et de navigation annexé à cette même loi sont abrogés.</p> <p>COM-52</p> <p>Article 1^{er} ter</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">Code des douanes Titre IX : Navigation Chapitre I^{er} : Régime administratif des navires Section 2 : Francisation des navires Paragraphe 4 : Droit de francisation et de navigation</p>	<p>Art. 224. –</p> <p>3. Sont exonérés du droit de francisation et de navigation :</p>	<p>avoir à bord le certificat d'immatriculation prévu à l'article L. 5112-1-1.</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 5112-1-3. – L'acte de francisation mentionné à l'article 217 du code des douanes et le certificat d'immatriculation du navire francisé défini à l'article L. 5112-1-1 du présent code donnent lieu à la délivrance d'un document unique. »</p>	<p style="text-align: center;">Article 1^{er} quater</p>
	<p>- les embarcations appartenant à des écoles de sports nautiques qui relèvent d'associations agréées par le ministre chargé des sports ;</p>	<p>À la fin du deuxième alinéa du 3 de l'article 224 du code des douanes, les mots : « ministre chargé des sports » sont remplacés par les mots : « représentant de l'État dans le département ».</p>	<p style="text-align: center;">Sans modification</p>
	<p>- les bateaux classés au titre des monuments historiques conformément à l'article L. 622-1 du code du</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>patrimoine ;</p> <p>- les bateaux ayant reçu le label " bateau d'intérêt patrimonial ", dans des conditions fixées par décret.</p>			
<p>Code des transports Cinquième partie : Transport et navigation maritimes Livre IV : Le transport maritime Titre I^{er} : L'entreprise d'armement maritime Chapitre II : Les agents de l'armateur Section 2 : Le capitaine</p> <p>Art. L. 5412-7. – Le capitaine tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.</p>		<p>Article 1^{er} quinquies (nouveau)</p> <p>À l'article L. 5412-7 du code des transports, les mots : « tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font » sont remplacés par les mots : « veille à la bonne tenue du livre de bord qui fait ».</p>	<p>Article 1^{er} quinquies</p> <p>Sans modification</p>
<p>Livre II : La navigation maritime Titre III : Titres de navigation maritime</p> <p>Art. L. 5231-2. – Les titres de navigation maritime mentionnés à l'article L. 5231-1 sont :</p> <p>1° Le rôle d'équipage ;</p>	<p>Article 2</p> <p>Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>I. – L'article L. 5231-2 est ainsi modifié :</p> <p>1° Le 1° est ainsi rédigé : « Le rôle qui peut être d'équipage et ne concerner qu'un seul navire ou regrouper un ensemble de navires sous pavillon français gérés par une entreprise maritime. »</p>	<p>Article 2</p> <p>Le titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Les 1° à 3° de l'article L. 5231-2 sont remplacés par des 1° et 2° ainsi rédigés :</p> <p>« 1° Le permis d'armement ;</p>	<p>Article 2</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>2° Le <u> </u> permis de circulation ;</p> <p>3° La carte de circulation.</p> <p>Les conditions d'application des dispositions du présent titre, notamment les conditions de délivrance et de retrait des titres de navigation maritime ainsi que leur durée de validité, sont fixées pour chaque catégorie par voie réglementaire.</p>	<p>2° Le 3° est supprimé.</p>	<p>« 2° La carte de circulation. » ;</p>	<p>—</p>
<p>Chapitre II : Rôle d'équipage</p>	<p>II. – L'article L. 5232-1 est ainsi rédigé :</p>	<p>1° bis (nouveau) L'intitulé du chapitre II est ainsi rédigé : « Permis d'armement » ;</p>	
<p>Art. L. 5232-1. – Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un rôle d'équipage délivré par l'autorité administrative.</p>	<p>« Art. L. 5232-1. – Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un rôle délivré par l'autorité administrative.</p>	<p>2° L'article L. 5232-1 est ainsi modifié :</p> <p>a) Au premier alinéa, les mots : « est constitué de marins » sont remplacés par les mots : « comprend au moins un marin » et les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</p>	
<p>Le rôle d'équipage est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire. Son contenu est fixé par voie réglementaire.</p>	<p>« Le rôle est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire ou des navires concernés. Il atteste de la conformité de l'armement du navire, tant en ce qui concerne la composition de l'équipage que ses conditions d'emploi, aux dispositions des livres V à VII de la cinquième partie du présent</p>	<p>b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Art. L. 5232-2. – Sans préjudice des dispositions du titre II du livre II de la quatrième partie et de celles de l'article L. 5241-2, les bateaux et engins fluviaux dont l'équipage est constitué de marins au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doivent également être titulaires d'un rôle d'équipage lorsqu'ils naviguent exclusivement en aval de la limite de la navigation maritime.</p>	<p>code.</p> <p>—</p> <p>« Le contenu du rôle est défini par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Il est délivré et peut être suspendu ou retiré par l'autorité maritime dans des conditions également prévues par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Est puni d'une amende de 3 750 euros le fait pour l'armateur, l'employeur ou la personne faisant fonction de falsifier le rôle. »</p> <p>III. – Au premier alinéa de l'article L. 5232-2 les mots : « d'équipage » sont supprimés.</p>	<p>—</p> <p>c) Après la même phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée :</p> <p>« Il atteste de la conformité de l'armement du navire en matière de composition de l'équipage et de conditions d'emploi aux livres V et VI et au chapitre V des titres Ier à IX du livre VII de la présente cinquième partie. » ;</p> <p>3° Au premier alinéa de l'article L. 5232-2, les mots : « est constitué de marins » sont remplacés par les mots : « comprend au moins un marin » et les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</p>	<p>—</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Art. L. 5232-3. – Lorsqu'un navire de commerce effectuant des services réguliers de transport accomplit accessoirement une partie de son parcours au-delà des limites de la navigation maritime fixées en application des dispositions de l'article L. 5000-1, la totalité de son parcours est considérée comme maritime pour l'application des dispositions relatives au rôle d'équipage.</p>	<p>IV. – L'article L. 5232-3 est ainsi modifié :</p>	<p>4° À la fin de l'article L. 5232-3, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</p>	
<p>Art. L. 5232-4. – Les différents genres de navigation ainsi que les catégories de rôle d'équipage correspondantes sont définis par voie réglementaire.</p>	<p>1° Au premier alinéa, les mots : « d'équipage » sont supprimés;</p> <p>2° Il est complété par les mots : « qui lui est délivré ».</p>	<p>5° L'article L. 5232-4 est ainsi modifié :</p>	
<p>Chapitre III : Permis de circulation</p>	<p>V. – À l'article L. 5232-4 les mots : « d'équipage » sont supprimés.</p>	<p>a) Au début, sont ajoutés les mots : « Le contenu du permis d'armement, » ;</p>	
<p>Chapitre IV : Carte de circulation</p>		<p>b) Les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</p>	
		<p>5° bis (nouveau) Le chapitre III est abrogé ;</p>	
		<p>5° ter (nouveau) L'article L. 5234-1 est ainsi modifié :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Art. L. 5234-1 . – Les navires de plaisance n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié au sens des 3° et 4° de l'article L. 5511-1 ainsi que les engins de sport nautique dont la liste est fixée par voie réglementaire sont munis d'une carte de circulation.</p>	<p>VI. – L'article L. 5236-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :</p>	<p>a) Les mots : « de plaisance » sont supprimés ;</p> <p>b) Les références : « des 3° et 4° » sont remplacées par la référence : « du 3° » ;</p>	
<p>Chapitre II : Constatation des infractions</p>	<p>« Ces agents sont habilités à exiger des employeurs de gens de mer et de leurs représentants comme de toute personne se trouvant à bord des navires contrôlés la justification de son identité, de son domicile et, en tant que de besoin, des titres attestant de leur qualité de gens de mer.</p>	<p>6° Le chapitre VI est complété par un article L. 5236-2 ainsi rédigé :</p>	
<p>« Pour l'exercice de leur mission de contrôle, ces agents ont librement accès et à tout moment aux navires contrôlés. »</p>	<p>« Pour l'exercice de leur mission de contrôle, ces agents ont librement accès et à tout moment aux navires contrôlés. »</p>	<p>« Art L. 5236-2. – Pour l'exercice de leurs missions, les personnes mentionnées aux 1° à 4°, au 8° et au 10° de l'article L. 5222-1 sont habilitées à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité ou de son adresse et, le cas échéant, de justifier de sa qualité de gens de mer.</p>	
<p>« Pour l'exercice de leurs missions, elles ont accès à bord des navires.</p>	<p>« Pour l'exercice de leur mission de contrôle, ces agents ont librement accès et à tout moment aux navires contrôlés. »</p>	<p>« Pour l'exercice de leurs missions, elles ont accès à bord des navires.</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Livre V : Les gens de mer Titre I^{er} : Définitions et dispositions générales Chapitre I^{er} : Définitions</p>		<p>« Elles peuvent visiter le navire et recueillir tous renseignements et justifications nécessaires ou exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et en prendre copie.</p> <p>« Toutefois, elles ne peuvent accéder aux parties du navire à usage exclusif d'habitation que dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article L. 5243-4. »</p>	
		<p>Article 2 bis (nouveau)</p>	<p>Article 2 bis</p>
		<p>I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :</p>	<p>I. – Sans modification</p>
<p>Art. L. 5511-3. – L'équipage comprend le capitaine et les marins définis au 3° de l'article L. 5511-1.</p>		<p>1° A Au second alinéa de l'article L. 5511-3, les mots : « le rôle » sont remplacés par les mots : « la liste » ;</p>	
<p>Art. L. 5511-4. – Pour l'application du présent livre :</p>			
<p>1° Le terme " capitaine " désigne le capitaine, le patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire ;</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>2° Le terme " officier " désigne toutes les personnes portées comme officiers ou élèves officiers sur le rôle d'équipage ;</p> <p>3° Le terme " maître " désigne les maîtres d'équipage ainsi que toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage.</p> <p>.....</p> <p>Chapitre II : Les relations individuelles de travail Section 1 : Le contrat d'engagement maritime Sous-section 1 : Formation et contenu du contrat</p> <p>Art. L. 5542-5. – I. – Le marin dispose d'un délai suffisant pour lui permettre de prendre connaissance du contrat et de demander conseil avant de le signer.</p> <p>Il signe le contrat et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement.</p> <p>II. – L'employeur en adresse simultanément une copie à l'autorité administrative compétente.</p> <p>III. – La transmission prévue au II du présent article dispense des formalités prévues aux articles L. 1221-10 à L. 1221-12 du code du travail.</p>		<p>1° Aux 2° et 3° de l'article L. 5511-4, les mots : « le rôle » sont remplacés par les mots : « la liste » ;</p> <p>2° L'article L. 5542-5 est ainsi modifié :</p> <p>a) Le II est abrogé ;</p> <p>b) Le début du III est ainsi rédigé : « L'inscription sur la liste d'équipage d'une personne appartenant à la catégorie des gens de mer dispense... (le reste sans changement). » ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Titre III : La collectivité du bord Chapitre II : Dispositions particulières aux personnels militaires</p>	—	—	—
<p>Art. 5532-1. – Par dérogation au chapitre I^{er} les personnels militaires embarqués, à quelque titre que ce soit, sur un navire muni d'un rôle d'équipage demeurent justiciables des tribunaux dont ils relèvent en application du code de procédure pénale et du code de justice militaire. Les conditions de la répression des fautes de discipline et la procédure à suivre pour la recherche et la constatation des infractions commises à bord par des personnels militaires sont fixées par un décret contresigné par le ministre chargé des gens de mer, le ministre chargé de la défense et le ministre chargé de l'outre-mer.</p>		<p>2° bis Au premier alinéa de l'article L. 5532-1, les mots : « d'un rôle » sont remplacés par les mots : « d'une liste » ;</p>	
<p>Titre V : La protection sociale des marins Chapitre II : Pensions de retraite des marins Section 3 : Services pris en compte</p>			
<p>Art. L. 5552-16. – Entrent également en compte pour la pension :</p> <p>.....</p>			
<p>4° Les périodes antérieures à l'ouverture du rôle d'équipage ou postérieures à la clôture de ce rôle durant lesquelles les marins d'un navire sont affectés à des tâches de</p>		<p>2° ter Au 4° de l'article L. 5552-16, les mots : « du rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « de l'état des services » et les mots : « ce rôle » sont remplacés par les mots : « cet état des services » ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>nature technique à bord de ce navire ;</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>Titre IV : Le droit du travail Chapitre II : Les relations individuelles de travail Section 1 : Le contrat d'engagement maritime Sous-section 4 : Exécution du contrat Paragraphe 1 : Obligations générales de l'employeur</p> <p>Art. L. 5542-18. – Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.</p> <p>.....</p>		<p>3° Au premier alinéa de l'article L. 5542-18 et au second alinéa des articles L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4 et L. 5755-4, les mots : « au rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « à l'état des services » ;</p>	
<p>Art. L. 5715-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 et au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé dans un département d'outre-mer peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.</p> <p>La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>du navire. —</p> <p>Art. L. 5735-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Barthélemy peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.</p> <p>La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.</p> <p>Art. L. 5745-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Martin peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.</p> <p>La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.</p>	—	—	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Art. L. 5755-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Pierre-et-Miquelon peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.</p>	—	—	—
<p>La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.</p>			
<p>Chapitre IX : Dispositions applicables aux gens de mer autres que marins Section 2 : Relations de travail</p>			
<p>Art. L. 5549-5. – Pour l'application aux gens de mer autres que marins de l'article L. 5542-18, au premier alinéa, les mots : « au rôle » sont remplacés par les mots : « sur la liste ».</p>		<p>4° À l'article L. 5549-5, les mots : « au rôle » sont remplacés par les mots : « à l'état des services » et, après le mot : « liste », sont insérés les mots : « d'équipage » ;</p>	
<p>Titre V : La protection sociale des mains Chapitre II : Pensions de retraite des marins Section 3 : Services pris en compte</p>			
<p>Art. L. 5552-18. – Dans un délai maximum à compter de la clôture du rôle</p>		<p>5° À la première phrase de l'article L. 5552-18, les mots : « du</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>d'équipage, les services qui n'ont pas été actifs ou professionnels peuvent être réduits ou annulés. Un décret en Conseil d'État fixe ce délai et les modalités d'application de cette disposition.</p>	—	<p>rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « de l'état des services » ;</p>	—
<p>Livre VII : Dispositions relatives à l'outre-mer Titre VI : Nouvelle-Calédonie Chapitre II : Navigation maritime</p>			
<p>Art. L. 5762-1. – Les dispositions du livre II, à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1 et de la section 3 du chapitre II du titre IV sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999.</p>		<p>6° À l'article L. 5762-1, après le mot : « celles », sont insérés les mots : « des chapitres I^{er} à IV du titre III et » ;</p>	
<p>Titre VII : Polynésie française Chapitre II : Navigation maritime</p>			
<p>Art. L. 5772-1. – Les dispositions du livre II à l'exception de celles de la sous-section 3 de la section 1, de la section 3 du chapitre II du titre IV et du titre VII, sont applicables en Polynésie française sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés</p>		<p>7° À l'article L. 5772-1, après le mot : « celles », sont insérés les mots : « des chapitres I^{er} à IV du titre III et » ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
au transport des passagers.	—	—	—
Code des transports Titre VIII : Wallis-et-Futuna Chapitre V : Les gens de mer			
Art. L. 5785-1. – Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5513-2, L. 5514-1, L. 5514-2, L. 5521-1 à L. 5521-4, L. 5522-1 à L. 5522-4 à l'exception du II de l'article L. 5522-3, L. 5523-1 à L. 5523-6, L. 5524-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-1 à L. 5533-4, L. 5542-18, L. 5542-19, L. 5542-21-1, L. 5542-56, L. 5544-14, L. 5545-3-1, L. 5545-9-1, L. 5545-10, L. 5545-13, L. 5546-1-1 à L. 5546-1-9, L. 5546-3, les II et III de l'article L. 5549-1 et les articles L. 5571-1 à L. 5571-3 sont applicables à Wallis-et-Futuna.		8° Au premier alinéa de l'article L. 5785-1, après la référence : « L. 5549-1 », est insérée la référence : « , l'article L. 5551-3 » ;	
Art. L. 5785-3. – Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 5542-18 :			
1° À la fin du premier alinéa, les mots : " inscription au rôle d'équipage " sont remplacés par le mot : " embarquement " ;		9° Au 1° de l'article L. 5785-3, les mots : « au rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « à l'état des services » ;	
Titre IX : Terres australes et antarctiques françaises Chapitre V : Les gens de mer			
Art. L. 5795-1. – Les articles L. 5511-1 à L. 5511-5, L. 5512-1 à L. 5512-4, L. 5513-1, L. 5514-3,			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>L. 5521-1 à L. 5521-4, L. 5522-1 à L. 5522-4 à l'exception du II de l'article L. 5522-3, L. 5523-1 à L. 5523-6, L. 5524-1 à L. 5524-4, L. 5531-1 à L. 5532-1, L. 5533-1 à L. 5533-4, L. 5542-18, L. 5542-19, L. 5542-21-1, L. 5542-56, L. 5544-14, L. 5545-3-1, L. 5545-9-1, L. 5545-10, L. 5545-13, L. 5546-1-1 à L. 5546-1-5, L. 5546-1-7 à L. 5546-1-9, L. 5546-3, les II et III de l'article L. 5549-1 et les articles L. 5571-1 à L. 5571-3 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p> <p>.....</p> <p>Art. L. 5795-4. – Pour l'application dans les Terres australes et antarctiques françaises de l'article L. 5542-18 :</p> <p>1° À la fin du premier alinéa, les mots : " inscription au rôle d'équipage " sont remplacés par le mot : " embarquement " ;</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>10° Au premier alinéa de l'article L. 5795-1, après la référence : « L. 5549-1 », est insérée la référence : « , l'article L. 5551-3 » ;</p>	<p>—</p>
<p>Code civil</p>		<p>II. – Le code civil est ainsi modifié :</p>	<p>II. – Sans modification</p>
<p>Art. 59. – En cas de naissance pendant un voyage maritime, il en sera dressé acte dans les trois jours de l'accouchement sur la déclaration du père, s'il est à bord.</p>			
<p>Si la naissance a lieu pendant un arrêt dans un port, l'acte sera dressé dans les mêmes conditions, lorsqu'il y aura impossibilité de</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>communiquer avec la terre, ou lorsqu'il n'existera pas dans le port, si l'on est à l'étranger, d'agent diplomatique ou consulaire français investi des fonctions d'officier de l'état civil.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>Cet acte sera rédigé, savoir : sur les bâtiments de l'État, par le commissaire des armées du bâtiment ou, à son défaut, par le commandant ou celui qui en remplit les fonctions ; et sur les autres bâtiments, par le capitaine, maître ou patron, ou par celui qui en remplit les fonctions.</p>			
<p>Il y sera fait mention de celle des circonstances ci-dessus prévues, dans laquelle l'acte a été dressé. L'acte sera inscrit à la suite du rôle d'équipage.</p>		<p>1° À la fin de la seconde phrase du dernier alinéa de l'article 59, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « livre de bord » ;</p>	
<p>Art. 993. – Le rôle du bâtiment mentionne, en regard du nom du testateur, la remise des originaux ou l'expédition du testament faite, selon le cas, au consulat, au ministre chargé de la défense nationale ou au ministre chargé de la mer.</p>		<p>2° À l'article 993, le mot : « rôle » est remplacé par les mots : « livre de bord ».</p>	
<p>Code de justice militaire</p> <p>Livre I^{er} : Organisation et compétence de la justice militaire</p> <p>Titre II : Compétence</p> <p>Chapitre I^{er} : En temps de paix et hors du territoire de la République</p>			
<p>Art. L. 121-5. – Sont également soumis aux</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>dispositions du présent code :</p> <p>1° Les personnes qui sont portées présentes, à quelque titre que ce soit, sur le rôle d'équipage d'un bâtiment de la marine ou le manifeste d'un aéronef militaire ;</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>III. – Au 1° de l'article L. 121-5 du code de justice militaire, les mots : « le rôle » sont remplacés par les mots : « la liste ».</p>	<p>—</p> <p>III. – Sans modification</p>
<p>Code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance Titre I^{er} : Pensions de retraite des marins Chapitre II : Services ouvrant droit à pension</p> <p>Art. L. 11. – Le temps de navigation active et professionnelle accompli sur des bâtiments français pourvus d'un rôle d'équipage dans des conditions fixées par voie réglementaire, entre en compte pour sa durée effective, sous réserve des dispositions ci-après :</p> <p>.....</p>		<p>IV. – Au premier alinéa de l'article L. 11 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement ».</p>	<p>IV. – Sans modification</p>
<p>Code rural et de la pêche maritime Livre IX : Pêche maritime et aquaculture marine Titre II : Conservation et gestion des ressources halieutiques Chapitre I^{er} : Dispositions générales Section 1 : Autorisation des activités de pêche maritime</p>		<p>V. – Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :</p>	<p>V. – Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
Art. L. 921-7. –	—	1° Aux première et seconde phrases du troisième alinéa de l'article L. 921-7, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;	—
<p>La délivrance du rôle d'équipage est subordonnée à la présentation d'un permis de mise en exploitation des navires de pêche professionnelle lorsque celui-ci est exigible. Il est procédé au retrait du rôle d'équipage dans le cas d'une modification de capacité de capture du navire faite sans qu'ait été obtenu le permis de mise en exploitation des navires de pêche professionnelle correspondant.</p> <p>.....</p>			
<p>Titre IV : Contrôles et sanctions Chapitre V : Sanctions pénales Section 1 : Sanctions des infractions en matière de pêche maritime et d'aquaculture marine</p>			
<p>Art. L. 945-4. – Est puni de 22 500 € d'amende le fait :</p> <p>.....</p>			
<p>17° De détenir à bord, transporter, exposer à la vente, vendre sous quelque forme que ce soit ou, en connaissance de cause, acheter les produits de la pêche provenant de navires ou embarcations non titulaires d'un rôle d'équipage de pêche ou de la pêche sous-marine ou à pied pratiquée à titre non</p>		2° Au 17° de l'article L. 945-4, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement ».	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
professionnel ; 	—	—	—
Code du travail maritime Titre 4 : Des obligations de l'armateur envers le marin Chapitre 1^{er} : Des salaires fixes, profits éventuels et autres rémunérations Section 3 : Des lieux et époques de liquidation et du paiement des salaires			
<p>Art. 54. – Lors du débarquement du marin mettant fin à son contrat d'engagement, l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime reçoit les déclarations des parties sur le règlement des salaires. Il est fait mention au rôle d'équipage et sur le livret professionnel du marin de la déclaration faite, sans indication de somme.</p>		VI. – L'article 54 du code du travail maritime est abrogé.	VI. – Sans modification
<p>En aucun lieu, il ne peut être utilisé de moyens de paiement ayant pour objet de suppléer ou de remplacer les signes monétaires ayant cours légal. Si le paiement est fait à l'étranger en monnaie étrangère, il est effectué, sous le contrôle de l'autorité consulaire, au taux de change fixé pour les opérations de chancellerie.</p>			
Loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime			
<p>Art. 3. – Les titres de navigation maritime sont :</p>		VII. – La loi n° 42-427 du 1 ^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime est ainsi modifiée : 1° Le dernier alinéa de l'article 3 est ainsi rédigé :	VII. – Alinéa sans modification 1° Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Les rôles d'équipage sont renouvelés, les permis de circulation et les cartes de circulation visés annuellement.</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>« Les permis d'armement sont renouvelés annuellement et les cartes de circulation sont visées annuellement. » ;</p>	<p>—</p> <p>« Les cartes de circulation sont visées annuellement. » ;</p>
<p>Loi n° 77-441 du 27 avril 1977 portant dérogations, en ce qui concerne certains marins des départements d'outre-mer et du territoire d'outre-mer de la Polynésie française, à diverses dispositions du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938</p>	<p>2° Les articles 5, 6, 6-1 et 10 sont abrogés.</p>	<p>2° Les articles 5, 6, 6-1 et 10 sont abrogés.</p>	<p>COM-17</p> <p>2° Sans modification</p>
<p>Art. 1^{er}. —</p> <p>La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés à l'alinéa précédent ; elle est maintenue pendant toute la période durant laquelle ce marin figure au rôle d'équipage de ce navire.</p>	<p>VIII. — Au second alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 77-441 du 27 avril 1977 portant dérogations, en ce qui concerne certains marins des départements d'outre-mer et du territoire d'outre-mer de la Polynésie française, à diverses dispositions du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938, les mots : « au rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « à l'état des services ».</p>	<p>VIII. — Au second alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 77-441 du 27 avril 1977 portant dérogations, en ce qui concerne certains marins des départements d'outre-mer et du territoire d'outre-mer de la Polynésie française, à diverses dispositions du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938, les mots : « au rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « à l'état des services ».</p>	<p>VIII. — Sans modification</p>
<p>Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports</p>	<p>Art. 9. — L'abrogation des dispositions mentionnées à l'article 7 ne prendra effet qu'à compter de la publication des dispositions réglementaires du code des transports pour ce qui</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
concerne les articles, parties d'articles ou alinéas suivants :	—	—	—
.....			
17° Les quatrième et cinquième alinéas de l'article 3, les articles 5, 6, 6-1, 7 et 8 et la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 10 de la loi n° 42-427 du 1 ^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime ;		IX. – Au 17° de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, les références : « 5, 6, 6-1, » et les mots : « et la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 10 » sont supprimés.	IX. – Sans modification
.....			
Code des transports Livre V : Les gens de mer Titre V : La protection sociale des marins Chapitre I^{er} : Dispositions générales		Article 2 ter (nouveau)	Article 2 ter
		Le chapitre I ^{er} du titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5551-3 ainsi rédigé :	Sans modification
		« Art. L. 5551-3. – Pour l'application de la présente partie, l'« état des services » désigne le document identifiant l'ensemble des salariés d'une entreprise d'armement maritime qui exercent la profession de marin et qui sont affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine.	
		« L'état des services peut être établi pour un ou plusieurs navires exploités par un même armateur.	
		« La mise à jour de l'état des services peut se faire sous forme dématérialisée. »	
		Article 2 quater (nouveau)	Article 2 quater

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	<p>Les articles 2, 2 bis et 2 ter entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'État, et au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.</p>	Sans modification
		Article 2 quinquies (nouveau)	Article 2 quinquies
		<p>I. – Les dispositions des articles 1^{er} et 1^{er} bis, en tant qu'elles portent sur des dispositions applicables à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna, à la Polynésie française, à la Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises antérieurement à la publication de la présente loi, sont applicables à ces collectivités et territoires.</p>	Sans modification
		<p>II. – Les dispositions de l'article 1^{er} ter, en tant qu'elles portent sur des dispositions applicables à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises antérieurement à la publication de la présente loi, sont applicables à ces collectivités et territoires.</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	<p>III. – L'article 2 s'applique à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p> <p>IV. – Les dispositions de l'article 2 bis, en tant qu'elles portent sur des dispositions applicables à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises antérieurement à la publication de la présente loi, sont applicables à ces collectivités et territoires.</p> <p>V. – L'article 2 ter s'applique à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p>	—
<p>Livre III : Les ports maritimes Titre I^{er} : Organisation des ports maritimes Chapitre II : Grands ports maritimes Section 2 : Organisation Sous-section 1 : Conseil de</p>		<p>CHAPITRE II</p> <p>Rénover la gouvernance des ports (Division et intitulé nouveaux)</p> <p>Article 3 A (nouveau)</p> <p>La sous-section 1 de la section 2 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5312-8-1 ainsi rédigé :</p>	<p>CHAPITRE II</p> <p>Rénover la gouvernance des ports</p> <p>Article 3 A</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>— surveillance</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 5312-8-1. – Le conseil de surveillance constitue en son sein un comité d'audit.</p> <p>« Ce comité comprend au moins un représentant de la région.</p> <p>« Le commissaire du Gouvernement auprès du grand port maritime et l'autorité chargée du contrôle économique et financier assistent aux séances de ce comité avec voix consultative. Le président du conseil de surveillance ne fait pas partie du comité d'audit.</p> <p>« Le comité d'audit assiste le conseil de surveillance dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'État.</p> <p>« Le conseil de surveillance définit les affaires qui relèvent de la compétence du comité d'audit. Celles-ci comprennent notamment le contrôle de l'efficacité des systèmes de contrôle interne, la supervision du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés, l'évaluation des risques d'engagement hors bilan significatifs ainsi que l'examen et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes. »</p>	<p>—</p>
<p>Art. L. 5312-7. – Le conseil de surveillance est</p>		<p>Article 3 B (nouveau)</p> <p>L'article L. 5312-7 du même code est ainsi</p>	<p>Article 3 B</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>composé de : —</p> <p>1° Cinq représentants de l'Etat ;</p> <p>2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;</p> <p>3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;</p> <p>4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.</p> <p>Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix.</p>	<p>—</p>	<p>modifié : —</p> <p>1° Le 2° est ainsi rédigé :</p> <p>« 2° Deux représentants de la région ; »</p> <p>2° Après le 2°, il est inséré un 2° bis ainsi rédigé :</p> <p>« 2° bis Trois représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, autres que la région, dont au moins un représentant du département ; »</p> <p>3° Au 4°, après le mot : « État, », sont insérés les mots : « après avis du président du conseil régional, ».</p>	<p>—</p>
<p>Chapitre II : Grands ports maritimes Section 2 : Organisation Sous-section 3 : Conseil de développement</p>	<p>Article 3</p> <p>Après l'article L. 5311-1 du même code, il est inséré un nouvel article L. 5311-1-1 ainsi</p>	<p>Article 3</p> <p>I. – L'article L. 5312-11 du même code est ainsi rédigé :</p>	<p>Article 3</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Art. L. 5312-11. – Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements sont représentés dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.</p>	<p>—</p> <p>rédigé :</p> <p>« Art. L. 5311-1-1. – Dans chaque port maritime, les personnes morales de droit public y ayant investi, ainsi que les personnes morales de droit privé, titulaires d'un titre d'occupation domaniale d'une durée supérieure à celle fixée par décret et ayant réalisé des investissements d'un montant supérieur à celui fixé par décret, sont représentées dans un « Conseil des investisseurs publics et privés.</p> <p>« Ce Conseil rend un avis conforme sur le projet stratégique propre à chaque grand port maritime. Dans les grands ports maritimes, les ports autonomes et les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, il est en outre obligatoirement consulté sur tout projet d'investissement de l'établissement public portuaire dont le montant est supérieur à un seuil fixé par décret. Ses avis sont publiés sans délai au recueil des actes administratifs de la préfecture. Il établit un rapport annuel qu'il rend public. »</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 5312-11. – Dans chaque grand port maritime, sont représentés dans un conseil de développement :</p> <p>« 1° Les milieux professionnels, sociaux et associatifs ;</p> <p>« 2° Les collectivités territoriales et leurs groupements, dont la région dans laquelle se trouve le siège du port.</p> <p>« Les membres du conseil de développement mentionnés au 1° sont nommés par le représentant de l'État dans la région, après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port.</p> <p>« Le conseil de développement rend des avis sur le projet stratégique ainsi que sur les projets d'investissements et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et a le droit de faire inscrire à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance toutes questions en lien avec son champ de compétence.</p>	<p>—</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	<p data-bbox="810 477 1137 723">« Une commission des investissements est constituée au sein du conseil de développement. Elle est présidée par le président du conseil régional ou son délégué et composée en outre à parité :</p> <p data-bbox="810 757 1137 947">« a) Du directoire du grand port maritime et de représentants des investisseurs publics, membres du conseil de développement ;</p> <p data-bbox="810 981 1137 1305">« b) D'investisseurs privés, ces derniers étant choisis parmi les membres du conseil de développement représentant des entreprises ayant investi sur le domaine du grand port maritime de manière significative et titulaires d'un titre d'occupation supérieur ou égal à dix ans.</p> <p data-bbox="810 1339 1137 1664">« Le projet stratégique est obligatoirement soumis à l'avis de la commission des investissements du conseil de développement avant sa transmission pour examen au conseil de surveillance, dans un délai suffisant pour que cette commission puisse statuer en toute connaissance de cause.</p> <p data-bbox="810 1697 1137 1910">« L'avis obligatoire rendu par la commission des investissements est annexé au projet stratégique et cet avis est publié au recueil des actes administratifs du département.</p> <p data-bbox="810 1944 1137 2107">« Les délibérations de la commission des investissements sont prises à la majorité. À la demande des investisseurs, la commission</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Livre VII : Dispositions relatives à l'outre-mer Titre I^{er} : Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion Chapitre III : Les ports maritimes</p>		<p>rend un avis sur les projets d'investissements publics d'infrastructure d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure au projet stratégique.</p> <p>« Le conseil de développement peut demander à la commission des investissements une nouvelle délibération sur les investissements à inclure au projet stratégique avant de rendre son avis définitif transmis au conseil de surveillance.</p> <p>« Les avis de la commission des investissements sont transmis au conseil de développement et au conseil de surveillance.</p> <p>« Les avis du conseil de développement sont transmis au conseil de surveillance.</p> <p>« La nature et le niveau des projets d'investissements soumis à l'avis de la commission des investissements mentionnée au présent article sont fixés par décret. »</p>	
<p>Art. L. 5713-1-1. – Pour son application aux ports relevant de l'Etat mentionnés à l'article L. 5713-1, le chapitre II du titre Ier du livre III de la présente partie fait l'objet des</p>		<p>II (nouveau). – Le 5^o de l'article L. 5713-1-1 du même code est ainsi rédigé :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>adaptations suivantes :</p> <p>.....</p> <p>5° L'article L. 5312-11 est complété par une phrase ainsi rédigée :</p> <p>« Le conseil de développement comprend au moins un représentant des consommateurs. » ;</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>« 5° Le 1° de l'article L. 5312-11 est complété par les mots : “, avec, notamment, au moins un représentant des consommateurs” ; ».</p>	<p>—</p>
<p>Livre III : Les ports maritimes Titre I^{er} : Organisation des ports maritimes Chapitre II : Grands ports maritimes Section 2 : Organisation Sous-section 4 : Conseil de coordination interportuaire</p>		<p>Article 3 bis (nouveau)</p>	<p>Article 3 bis</p>
<p>Art. L. 5312-12. – Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.</p>		<p>Au premier alinéa de l'article L. 5312-12 du même code, les mots : « de grands » sont remplacés par les mots : « d'un ou de plusieurs grands » et le mot : « autonomes » est supprimé.</p>	<p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>.....</p> <p>Art. L. 5312-12. –</p> <p>Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.</p> <p>.....</p>			<p>—</p> <p><u>Article 3 ter A (nouveau)</u></p> <p>Après le mot : « représentés », la fin du deuxième alinéa de l'article L. 5312-12 du code des transports est ainsi rédigée : « dans le but d'élaborer des positions communes par façade sur les enjeux nationaux et européens. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens d'expertise et de services, y compris de dragage et de remorquage. »</p> <p>COM-5</p>
<p>Code de l'environnement Livre II : Milieux physiques Titre I^{er} : Eau et milieux aquatiques et marins Section 1 : Gestion intégrée de la mer et du littoral</p> <p>Art. L. 219-6-1. – Il est créé pour chaque façade maritime métropolitaine un conseil pour l'utilisation, l'aménagement, la protection et la mise en valeur des littoraux et de la mer, dénommé conseil maritime de façade. Ce conseil est composé de représentants de l'État, des collectivités territoriales, de leurs</p>		<p>Article 3 ter (nouveau)</p> <p>À la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 219-6-1 du code de l'environnement, après le</p>	<p>Article 3 ter</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>établissements publics, des professionnels du littoral et de la mer, de la société civile et des associations de protection de l'environnement. Il se réunit au moins une fois par an.</p>	—	<p>mot : « publics, », sont insérés les mots : « des ports décentralisés, ».</p>	—
<p>.....</p> <p>Code général des impôts Livre II : Recouvrement de l'impôt Chapitre I^{er} : Paiement de l'impôt Section II : Taxes sur le chiffre d'affaires et taxes assimilées IV : Dispositions applicables aux taxes à l'importation, aux produits pétroliers et à la sortie d'un régime d'entrepôt</p>		<p>Article 3 quater (nouveau)</p>	<p>Article 3 quater</p>
<p>Art. 1695. – I. –</p>		<p>Le II de l'article 1695 du code général des impôts est ainsi modifié :</p>	<p>Sans modification</p>
<p>II. – Par dérogation aux premier et dernier alinéas du I, les personnes assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée établies sur le territoire de l'Union européenne et redevables de la taxe pour des opérations d'importation réalisées en France peuvent, sur option, porter le montant de la taxe constatée par l'administration des douanes sur la déclaration mentionnée à l'article 287, lorsqu'elles sont titulaires d'un agrément à la procédure simplifiée de dédouanement avec domiciliation unique instituée en application de l'article 76 du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du</p>		<p>1° Le premier alinéa est ainsi modifié :</p>	
		<p>a) Les mots : « les personnes » sont remplacés par les mots : « l'ensemble des personnes, physiques ou morales, » ;</p>	
		<p>b) Après la référence : « 287 », la fin est supprimée ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire et des paragraphes 2 et 3 de l'article 253 du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire.</p>	—	—	—
<p>Les personnes assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée non établies sur le territoire de l'Union européenne et redevables de la taxe pour des opérations d'importation réalisées en France peuvent bénéficier de l'option mentionnée au premier alinéa du présent II lorsque le représentant en douane, au sens de l'article 5 du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, précité, auquel elles ont recours pour effectuer ces opérations a obtenu, pour leur compte, l'agrément à la procédure simplifiée de dédouanement avec domiciliation unique.</p>		<p>2° Au deuxième alinéa, le mot : « précité » est remplacé par les mots : « établissant le code des douanes communautaire ».</p>	
<p>L'option prévue aux deux premiers alinéas du présent II prend effet le premier jour du mois suivant celui de la demande et prend fin le 31 décembre de la troisième année suivante. Elle est renouvelable par tacite reconduction, par période de trois années civiles, sauf dénonciation formulée au moins deux mois avant l'expiration de chaque période.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p align="center">Code des transports Livre III : Les ports maritimes Titre I^{er} : Organisation des ports maritimes Chapitre IV : Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements</p>		<p align="center">Article 3 quinquies (nouveau)</p>	<p align="center">Article 3 quinquies</p>
<p>Art. L. 5314-12. – Dans chaque port maritime relevant du présent chapitre, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements où sont situées les principales installations portuaires sont représentés dans un conseil portuaire, qui est consulté sur le positionnement stratégique et la politique de développement du port, et notamment sa politique tarifaire et foncière.</p>		<p>L'article L. 5314-12 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p align="center">Alinéa sans modification</p>
<p>Titre II : Droits de port Chapitre unique</p>		<p>1° Après le mot : « stratégique », sont insérés les mots : « , la prise en compte des questions environnementales » ;</p>	<p align="center">1° Sans modification</p>
<p>Art. L. 5321-1. – Un droit de port peut être perçu</p>		<p>2° À la fin, les mots : « , et notamment sa politique tarifaire et foncière » sont supprimés ;</p>	<p align="center">2° Supprimé COM-19</p>
<p>Titre II : Droits de port Chapitre unique</p>		<p>3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p align="center">3° Sans modification</p>
<p>Art. L. 5321-1. – Un droit de port peut être perçu</p>		<p>« Le conseil portuaire forme, à chaque renouvellement, des commissions chargées d'étudier l'exploitation, les tarifs, le développement ou toute autre question soumise au conseil. »</p>	<p align="center">Article 3 sexies</p>
<p>Titre II : Droits de port Chapitre unique</p>		<p align="center">Article 3 sexies (nouveau)</p>	<p align="center">Article 3 sexies</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>dans les ports maritimes relevant de l'État, des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires qui y sont effectués.</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>Au premier alinéa de l'article L. 5321-1 du code des transports, après le mot : « navires », sont insérés les mots : « et de leurs équipages ».</p>	<p>—</p> <p>Sans modification</p>
<p>Titre III : Police des ports maritimes Chapitre VII : Police de la grande voirie Section 1 : Constatation des contraventions de grande voirie</p>		<p>Article 3 septies (nouveau)</p>	<p>Article 3 septies</p>
<p>Art. L. 5337-3-1. – Dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements mentionnés aux 3° et 4° de l'article L. 5331-6, dans le cas où une contravention de grande voirie a été constatée, le président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement saisit le tribunal administratif territorialement compétent, dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative, sans préjudice des compétences dont dispose le préfet en la matière. Il peut déléguer sa signature à un vice-président.</p>		<p>I. – La section 1 du chapitre VII du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :</p>	<p>Sans modification</p>
		<p>1° À l'article L. 5337-3-1, les références : « aux 3° et 4° de l'article L. 5331-6 » sont remplacées par la référence : « au 3° de l'article L. 5331-5 » ;</p>	
		<p>2° Il est ajouté un article L. 5337-3-2 ainsi rédigé :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">Code de justice administrative Livre VII : Le jugement Titre VII : Dispositions spéciales Chapitre IV : Les contraventions de grande voirie</p>		<p style="text-align: center;">« Art. L. 5337-3-2. – Dans les grands ports maritimes mentionnés au 1° de l'article L. 5331-5, dans le cas où une contravention de grande voirie a été constatée, le président du directoire du grand port maritime saisit le tribunal administratif territorialement compétent dans les conditions et suivant les procédures prévues au chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative, sans préjudice des compétences dont dispose le préfet en la matière. Il peut déléguer sa signature à un autre membre du directoire. »</p>	
<p>Art. L. 774-2. –</p> <p>Pour le domaine public défini à l'article L. 4314-1 du code des transports, l'autorité désignée à l'article L. 4313-3 du même code est substituée au représentant de l'Etat dans le département. Pour le domaine public défini à l'article L. 4322-2 dudit code, l'autorité désignée à l'article L. 4322-13 du même code est compétente concurremment avec le représentant de l'État dans le département. Pour les contraventions de grande voirie mentionnées au chapitre VII du titre III du livre III de la cinquième partie dudit code, l'autorité</p>		<p>II. – À la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L. 774-2 du code de justice administrative, les mots : « l'autorité désignée à l'article L. 5337-3-1 du même code est compétente » sont remplacés par les mots : « les autorités mentionnées aux articles L. 5337-3-1 et L. 5337-3-2 du même code sont compétentes ».</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>désignée — à l'article L. 5337-3-1 du même code est compétente concurremment avec le représentant de l'État dans le département.</p> <p>.....</p>	<p>Article 4</p> <p>L'article L. 5442-1 du même code est ainsi rédigé :</p>	<p>Article 4</p> <p>Supprimé</p>	<p>Article 4</p> <p>Suppression maintenue</p>
<p>Art. L. 5442-1. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.</p>	<p>« Art. L. 5442-1. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des États sous réserve de déclaration de cette activité aux services compétents du ministère chargé de la mer. Des arrêtés du Premier ministre en raison d'absence de menaces encourues peuvent exclure certaines zones du bénéfice de ces dispositions après avis d'un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé de la mer et du ministre des affaires étrangères.</p>	<p>« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.</p>	<p>« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.</p>
<p>Un décret fixe les types de navires non éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection.</p>	<p>« Les types de navires non éligibles au dispositif prévu par l'article L. 5441-1 sont :</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	<p data-bbox="459 483 786 786">« 1° Les navires de plaisance, y compris les navires à utilisation commerciale à l'exception des navires de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à vingt-quatre mètres, lorsque les seules personnes à bord sont l'équipage professionnel ;</p> <p data-bbox="459 824 786 972">« 2° Les navires à passagers de moins de vingt-quatre mètres à l'exception des cas où ils ne transportent pas de passagers. »</p> <p data-bbox="571 1294 675 1323">Article 5</p> <p data-bbox="459 1357 786 1413">Le même code est ainsi modifié :</p> <p data-bbox="459 1451 786 1599">I. – Au premier alinéa de l'article L. 5511-3 le mot : « marins » est remplacé par les mots : « gens de mer ».</p> <p data-bbox="459 1637 786 1785">II. – À la fin du 2° de l'article L. 5511-4, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « liste d'équipage ».</p> <p data-bbox="459 1883 786 1966">III. – Le II de l'article L. 5514-1 est ainsi modifié :</p> <p data-bbox="459 2004 786 2060">1° Après le mot : « conformes » est inséré le</p>	<p data-bbox="951 472 992 483">—</p> <p data-bbox="826 1043 1114 1227">CHAPITRE III Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection (Division et intitulé nouveaux)</p> <p data-bbox="914 1294 1018 1323">Article 5</p> <p data-bbox="906 1357 1026 1386">Supprimé</p>	<p data-bbox="1299 472 1340 483">—</p> <p data-bbox="1169 1043 1482 1167">CHAPITRE III Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection</p> <p data-bbox="1273 1294 1377 1323">Article 5</p> <p data-bbox="1153 1357 1377 1413">Suppression maintenue</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Code des transports Cinquième partie : Transport et navigation maritimes Livre V : Les gens de mer Titre I^{er} : Définitions et dispositions générales Chapitre I^{er} : Définitions</p>	<p>mot : « respectivement » ;</p> <p>2° Il est complété par les mots : « en ce qui concerne les navires de commerce ou la convention internationale attestant sa conformité aux dispositions de l'État du pavillon mettant en œuvre, sur les navires de pêche assurant des navigations de plus de trois jours ou à plus de 200 milles des côtes, la convention n° 188 de 2007 sur le travail dans la pêche, de l'Organisation internationale du travail lorsque celle-ci entrera en vigueur sur le territoire de la République française. »</p>	<p>Article 5 bis (nouveau)</p>	<p>Article 5 bis</p>
<p>Art. L. 5511-1. – Pour l'application du présent livre, est considéré comme :</p>	<p>3° "Marins" : les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire ;</p>	<p>Le 3° de l'article L. 5511-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	« Les marins comprennent notamment les marins à la pêche et les marins au commerce :	Les marins comprennent notamment les marins <u>au commerce</u> et les marins <u>à la pêche, ainsi définis :</u>
		« a) “Marins au commerce” : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la convention internationale du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du travail , à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ;	« a) “Marins au commerce” : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la <u>convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail</u> , à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ;
		« b) “Marins à la pêche” : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation des navires affectés à une activité de pêche relevant de la convention internationale n° 188 de 2007 sur le travail dans la pêche de l'Organisation internationale du travail ; ».	« b) “Marins à la pêche” : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation des navires affectés à une activité de pêche relevant de la <u>convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail</u> ; ».
		Article 5 ter (nouveau)	Article 5 ter
		I. – La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :	I. – sans modification
		1° L'article	

.....
Titre II : L'équipage
Chapitre I^{er} : Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin

Art. L. 5521-1. –

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>IV. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les conditions d'application du présent article, notamment :</p> <p>.....</p> <p>3° Les normes d'aptitude médicale, selon les fonctions à bord ou les types de navigation ;</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>L. 5521-1 est ainsi modifié :</p>	<p>—</p>
<p>Art. L. 5521-2. – I. – Nul ne peut exercer la profession de marin s'il ne satisfait aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'il est appelé à exercer à</p>		<p>a) Le 3° du IV est abrogé ;</p>	
		<p>b) Il est ajouté un V ainsi rédigé :</p>	
		<p>« V. – Les normes d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer sont définies par arrêté du ministre chargé de la mer, pris après consultation du Conseil supérieur des gens de mer. Elles tiennent compte des recommandations internationales relatives à la santé et au travail en mer, des particularités des conditions de travail et de vie à bord des navires et des impératifs de la sécurité maritime. Le cas échéant, ces normes sont déterminées selon les fonctions à bord ou les types de navigation. » ;</p>	
		<p>2° L'article L. 5521-2 est ainsi modifié :</p>	
		<p>a) Au I, les mots : « ne satisfait aux conditions de formation professionnelle correspondant » sont remplacés par les mots : « n'est pourvu de titres de formation professionnelle maritime et de qualifications</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>_____</p> <p>bord du navire.</p> <p>II. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application du présent article, notamment :</p> <p>1° Les qualifications requises, les conditions de délivrance des titres, leur durée de validité ainsi que les modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées ;</p> <p>2° Les conditions dans lesquelles sont reconnus les titres, diplômes et qualifications professionnelles obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, au besoin après des épreuves ou des vérifications complémentaires.</p>	<p>_____</p>	<p>_____</p> <p>correspondant aux capacités qu'il doit avoir et » ;</p> <p>b) Les 1° et 2° du II sont remplacés par des 1° à 4° ainsi rédigés :</p> <p>« 1° Les conditions de délivrance et de validité des titres de formation professionnelle maritime ;</p> <p>« 2° Les conditions de dérogation au I ;</p> <p>« 3° Les modalités de suspension et de retrait des prérogatives attachées aux titres de formation professionnelle maritime ;</p> <p>« 4° Les conditions dans lesquelles sont reconnus, le cas échéant après des épreuves ou des vérifications complémentaires, les titres, diplômes et qualifications professionnelles obtenus ou acquis dans un État étranger. » ;</p> <p>c) Il est ajouté un III ainsi rédigé :</p> <p>« III. – Les titres de formation professionnelle maritime et les qualifications mentionnés au I sont définis par voie réglementaire. » ;</p>	<p>_____</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Chapitre IV : Sanctions professionnelles Section unique : Dispositions communes</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>
<p>L. 5524-1. – Le ministre chargé des gens de mer peut, pour manquement à l'honneur professionnel, faute grave dans l'exercice de la profession ou condamnation devenue définitive, pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'État, prononcer contre tout marin le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits d'exercice de la profession attachés au titre professionnel mentionné à l'article L. 5521-1, dont ce dernier est titulaire.</p>		<p>3° À l'article L. 5524-1, la référence : « L. 5521-1 » est remplacée par la référence : « L. 5521-2 » ;</p>	
<p>Livre VII : Dispositions relatives à l'outre-mer Titre II : Mayotte Chapitre V : Les gens de mer</p>		<p>4° Au second alinéa de l'article L. 5725-1, après le mot : « que », est insérée la référence : « le V de l'article L. 5521-1 et ».</p>	
<p>Art. L. 5725-1. –</p>		<p>II. – Les 1° et 2° du I sont applicables en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques</p>	<p>II. – Supprimé</p> <p style="text-align: right;">COM-45</p>
<p>Les titres I^{er} et III du même livre V, ainsi que les articles L. 5521-4, L. 5542-18 à L. 5542-20, L. 5542-21-1, L. 5542-39, L. 5546-1-1 à L. 5546-1-5, L. 5546-1-7 à L. 5546-1-9 applicables aux marins à Mayotte, sont également applicables aux gens de mer autres que marins.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Livre V : Les gens de mer</p> <p>Titre II : L'équipage</p> <p>Chapitre I^{er} : Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin</p>		<p>françaises.</p> <p>Article 5 quater (nouveau)</p> <p>Le chapitre I^{er} du titre II du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5521-5 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5521-5. – Les capitaines et leurs suppléants embarqués à la petite pêche ne bénéficient pas des prérogatives de puissance publique. »</p>	<p>—</p> <p>Article 5 quater</p> <p>Sans modification</p>
<p>Titre IV : Le droit du travail</p> <p>Chapitre II : Les relations individuelles de travail</p> <p>Section 1 : Le contrat d'engagement maritime</p> <p>Sous-section 4 : Exécution du contrat</p> <p>Paragraphe 1 : Obligations générales de l'employeur</p>		<p>Article 5 quinquies (nouveau)</p> <p>Le code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Article 5 quinquies</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p>Art. L. 5542-18. – Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.</p> <p>Le montant de cette indemnité et les modalités de son versement sont déterminés par voie d'accord collectif de branche.</p>		<p>1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 5542-18, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>1° Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	« À — la pêche maritime, un accord collectif peut prévoir une période ouvrant droit à indemnité qui ne peut être inférieure à la durée de l'embarquement effectif. » ;	« <u>Par dérogation aux dispositions du premier alinéa</u> , à la pêche maritime, un accord collectif <u>de branche</u> peut prévoir une période ouvrant droit à indemnité, qui ne peut être inférieure à la durée de l'embarquement effectif. » ;
COM-21			
.....			
Livre VII : Dispositions relatives à l'outre-mer Titre II : Mayotte Chapitre V : Les gens de mer			
Art. L. 5725-4. – Pour l'application de l'article L. 5542-18 à Mayotte, à la fin du quatrième alinéa, les mots : « mentionné au III de l'article L. 5542-3 » sont remplacés par les mots : « à la part » et, au début du dernier alinéa, les mots : « Par exception aux dispositions de l'article L. 5541-1, » sont supprimés.			
Livre VII : Dispositions relatives à l'outre-mer Titre VIII : Wallis-et-Futuna Chapitre V : Les gens de mer			
Art. L. 5785-3. –			
2° À la fin du quatrième alinéa, les mots : « mentionné au III de l'article L. 5542-3 » sont remplacés par les mots : « à la part ».		2° À l'article L. 5725-4 et au 2° des articles L. 5785-3 et L. 5795-4, le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « cinquième ».	2° Sans modification
Titre IX : Terres australes et antarctiques françaises Chapitre V : Les gens de mer			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Art. L. 5795-4. –</p> <p>2° À la fin du quatrième alinéa, les mots : « mentionné au III de l'article L. 5542-3 » sont remplacés par les mots : « à la part ».</p>	<p>—</p> <p>Article 6</p> <p>I. – L'article L. 5522-3 du même code est ainsi modifié :</p>	<p>—</p> <p>Article 6</p> <p>L'article L. 5522-3 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>—</p> <p>Article 6</p> <p>Sans modification</p>
<p>Livre V : Les gens de mer Titre II : L'équipage Chapitre II : Effectifs, veille et nationalité</p>	<p>1° Au début du I, les mots : « Une liste d'équipage » sont remplacés par les mots « La liste d'équipage annexée au rôle et » ;</p>	<p>1° Supprimé</p>	
<p>Art. L. 5522-3. – I. – Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande.</p>	<p>2° Le même I est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour les autorités maritimes françaises concernées cette demande peut avoir un caractère systématique et concerner, en tant que de besoin, chaque départ de navire par type de navigation. »</p>	<p>2° Le I est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	
<p>II. – La sous-section 2 de la section 3 du chapitre I^{er} du titre II du livre II de la première partie du code du travail n'est pas applicable à bord des navires.</p>		<p>« Les autorités françaises compétentes peuvent demander cette liste à tout moment. » ;</p>	
<p>III. – Les caractéristiques de la liste d'équipage et les modalités de tenue par le capitaine du</p>	<p>3° Au III, après la première occurrence du mot :</p>	<p>3° Supprimé</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>navire, en fonction du type de navire, sont fixées par décret.</p>	<p>« navire » sont insérés les mots : « comme les modalités de transmission aux autorités visées au I du présent article en fonction du type de navire, sont fixées par décret. »</p>		
<p>Livre V : Les gens de mer Titre IV : Le droit du travail Chapitre II : Les relations individuelles de travail Section 2 : La résolution des litiges individuels</p>			<p><u>Article 6 bis (nouveau)</u></p>
<p>Art. L. 5542-48. – Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'État.</p>			<p><u>Après le deuxième alinéa de l'article L. 5542-48 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
<p>Lors de la conciliation, lorsque le litige porte sur la rupture du contrat, l'employeur et le marin peuvent convenir, ou l'autorité compétente de l'Etat proposer, d'y mettre un terme par accord. Cet accord prévoit le versement par l'employeur au marin d'une indemnité forfaitaire, dans les conditions et selon le barème prévus aux deux premiers alinéas de l'article L. 1235-1 du code du travail.</p>			<p>COM-24</p>
			<p><u>« L'accusé de réception de la demande aux fins de tentative de conciliation interrompt la prescription ainsi que les</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	—	<u>délais pour agir.</u> »
<p>.....</p> <p>Livre V : Les gens de mer Titre IV : Le droit du travail Chapitre III : Les relations collectives de travail Section 1 : Négociation collective. – Conventions et accords collectifs de travail</p>			COM-24
Art. L. 5543-1-1. –			<u>Article 6 ter (nouveau)</u>
			<p><u>I. – L'article L. 5543-1-1 du code des transports est complété par un V ainsi rédigé :</u></p>
			COM-25
			<p><u>« V. – Pour la mise en œuvre des conventions de l'Organisation internationale du travail intéressant les gens de mer, la consultation de la Commission nationale de la négociation collective maritime vaut consultation tripartite au sens de la convention (n° 144) sur les consultations tripartites relatives aux normes internationales du travail, 1976, de l'Organisation internationale du travail.</u></p>
			COM-25
			<p><u>« Cette consultation vaut également pour toute mise en œuvre, pour les gens de mer, des autres conventions de l'Organisation internationale du travail. »</u></p>
			COM-25

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Section 2 : Les institutions représentatives du personnel</p>	—	—	—
<p>Art. L. 5543-2-1. –</p>			<p style="text-align: center;"><u>II. – Au III de l'article L. 5543-2-1, au IV des articles L. 5544-4 et L. 5544-16, à l'article L. 5544-32 et au deuxième alinéa de l'article L. 5544-40 du même code, les mots : « , pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, » sont supprimés.</u></p>
<p>III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les modalités d'application du présent article. Il précise notamment :</p> <p>.....</p>			COM-25
<p>Chapitre IV : Durée du travail, repos, congés et salaire</p> <p>Section 1 : Durée du travail et organisation du travail</p>			
<p>Art. L. 5544-4. –</p>			
<p>IV. – Un décret, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux durées maximales de travail.</p>			
<p>Section 2 : Repos et jours fériés</p>			
<p>Art. L. 5544-16. –</p>			
<p>IV. – Un décret, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>modalités d'application du présent article.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>Section 4 : Dispositions particulières à certains marins</p> <p>Art. L. 5544-32. – Les modalités d'application de la présente sous-section sont déterminées par un décret en Conseil d'État pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées.</p>			
<p>Section 5 : Salaire et avantages divers</p> <p>Art. L. 5544-40. –</p> <p>Un décret en Conseil d'État pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine, en tenant compte notamment des dispositions de l'article L. 5542-18, les dépenses et les charges qui ne peuvent en aucun cas être déduites du produit brut mentionné au premier alinéa.</p> <p>.....</p>			
<p>Livre VI : Registre international français Titre II : Les relations du travail Chapitre III : Durée du travail et salaire Section 2 : Le salaire</p>			
<p>Art. L. 5623-9. – Les rémunérations des gens de mer résidant hors de France ne peuvent être inférieures aux montants fixés par décret, après consultation des organisations professionnelles</p>			<p>III. – À l'article L. 5623-9 du même code, les mots : « après consultation des organisations professionnelles</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>représentatives des armateurs et des organisations syndicales représentatives des gens de mer, par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.</p>			<p><u>représentatives des armateurs et des organisations syndicales représentatives des gens de mer</u> » sont supprimés.</p>
<p>Livre V : Les gens de mer Titre IV : Le droit du travail Chapitre III : Les relations collectives de travail Section 3 : Les salariés protégés</p>			<p>COM-25</p>
<p>Art. L. 5543-3-1. –</p>			<p><u>Article 6 quater (nouveau)</u></p>
<p>Le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 5543-2-1 du présent code détermine les modalités d'application du présent article, notamment la procédure applicable en cas de fin de mise à disposition de gens de mer élus délégués de bord.</p>			<p><u>Le second alinéa de l'article L. 5543-3-1 du code des transports est complété par les mots : « , ainsi que l'adaptation de la durée d'application au délégué de bord des dispositions de l'article L. 2421-3 du code du travail en cas de renouvellements fréquents et significatifs de la liste d'équipage ».</u></p>
			<p>COM-27</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Titre IV : Le droit du travail Chapitre VIII : Contrôle de l'application de la législation du travail</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p> <p>I. – L'article L. 5542-5 est ainsi modifié :</p> <p>1° Le II est ainsi rédigé : « II. – Toute inscription sur une liste d'équipage annexée à un rôle se substitue aux formalités prévues aux articles L. 1221-10 à L. 1221-2 du code du travail. »</p> <p>2° Le III est supprimé.</p> <p>II. – Aux articles L. 5542-18, L. 5715-4, L. 5745-4 et L. 5755-4 du même code, les mots : « au rôle » sont remplacés par les mots : « sur la liste ».</p> <p>III. Le premier alinéa de l'article L. 5542-18 est ainsi rédigé : « Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription sur la liste d'équipage annexée au rôle du navire sur lequel il est embarqué. »</p> <p>IV. – Au premier alinéa de l'article L. 5542-21, après le mot : « embarqué », sont insérer les mots : « et</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>I. – Supprimé</p> <p>II. – Supprimé</p> <p>III. – Supprimé</p> <p>IV. – Supprimé</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>I. – Supprimé</p> <p>II. – Supprimé</p> <p>III. – Supprimé</p> <p>IV. – Supprimé</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Art. L. 5548-1. – L'inspecteur ou le contrôleur du travail est chargé du contrôle de l'application de celles des dispositions de la législation du travail et de la législation sociale qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger.</p> <p>Pour l'exercice de ces missions, l'inspecteur ou le contrôleur du travail est habilité à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de marin.</p>	<p>—</p> <p>qu'il figure de ce fait sur la liste d'équipage annexé au rôle ».</p> <p>V. – Le premier alinéa de l'article L. 5544-23 est complété par les mots : « de service ».</p> <p>VI. – L'article L. 5548-1 est ainsi modifié :</p> <p>1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :</p> <p>« Les officiers et agents affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont chargés à titre principal de constater les infractions aux</p>	<p>—</p> <p>V. – Supprimé</p> <p>VI. – À la fin du deuxième alinéa de l'article L. 5548-1 du code des transports, le mot : « marin » est remplacé par les mots : « gens de mer ».</p> <p>1° Supprimé</p>	<p>—</p> <p>V. – Supprimé</p> <p><u>VI. – L'article L. 5548-1 du code des transports est ainsi modifié :</u></p> <p>COM-23</p> <p>1° À la fin du deuxième alinéa, le mot : « marin » est remplacé par les mots : « gens de mer ».</p> <p>COM-23</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Lors de ses visites à bord du navire, l'inspecteur du travail ou le contrôleur du travail se fait accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent.</p> <p>Art. L. 5548-2. – L'inspecteur ou le contrôleur du travail participe au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire</p>	<p>—</p> <p>dispositions sociales du présent titre et aux dispositions de la législation du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger. Ils disposent à cet effet et en tant que de besoin du concours des fonctionnaires de l'inspection du travail. » ;</p> <p>2° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :</p> <p>« Pour l'exercice de ses missions, les officiers et agents mentionnés à l'alinéa précédent sont habilités à demander à l'employeur ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de justifier de son identité, de son adresse et le cas échéant de sa qualité de marin. »</p> <p>3° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :</p> <p>« Lors de la visite à bord du navire, ces officiers et agents se font accompagner par le ou les délégués de bord ou les délégués du personnel si ces derniers le souhaitent. »</p> <p>VII. – L'article L. 5548-2 est ainsi rédigé :</p>	<p>—</p> <p>2° Supprimé</p> <p>3° Supprimé</p> <p>VII. – À l'article L. 5548-2 du même code, le mot : « marins » est remplacé par les mots : « gens de</p>	<p>—</p> <p><u>2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Lorsqu'ils existent en vertu de la législation du pavillon du navire, le capitaine informe les représentants des gens de mer à bord du navire de la visite de l'inspecteur ou du contrôleur du travail, afin qu'ils puissent assister à cette visite s'ils le souhaitent. »</u></p> <p>COM-23</p> <p>VII. – Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.	<p>« Article. L. 5548-2. – Les agents chargés du contrôle de l'inspection du travail peuvent participer en tant que de besoin aux côtés des agents publics mentionnés à l'article L. 5548-1 au contrôle de l'application des normes de l'organisation internationale relative au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français dans les conditions prévues à l'article L. 5548-1. »</p>	mer ».	<p>VIII. – Alinéa sans modification</p>
	<p>VIII. – Après l'article L. 5548-2 est inséré un article L. 5548-2-1 rédigé ainsi :</p>	<p>VIII. – Le chapitre VIII du titre IV du livre V de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :</p>	<p>1° Alinéa sans modification</p>
	<p>« Art. L. 5548-2-1. – Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents chargés du contrôle de l'inspection du travail se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle de la législation du travail applicable aux gens de mer, de la certification sociale des navires mentionnée au</p>	<p>« Art. L. 5548-3-1. – Sans préjudice des missions des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont chargés du contrôle de l'application du titre VI du présent livre ainsi que du contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des gens de mer embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant</p>	<p>« Art. L. 5548-3-1. Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	chapitre IV du titre 1 ^{er} , des dispositions du titre VI du présent livre V et de la mise en œuvre des conventions internationales du travail de l'Organisation internationale du travail applicables aux gens de mer. »	escale dans un port français. « Pour l'exercice de ces missions, ils sont habilités à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de gens de mer. « Lors de leurs visites à bord du navire, ils se font accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent. » ; 2° Il est ajouté un article L. 5548-5 ainsi rédigé : « Art. L. 5548-5. – Les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les inspecteurs et contrôleurs du travail se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement des missions de contrôle définies	— Alinéa sans modification <u>« Lorsqu'ils existent en vertu de la législation du pavillon du navire, le capitaine informe les représentants des gens de mer à bord du navire de la visite des officiers et fonctionnaires, afin qu'ils puissent assister à cette visite s'ils le souhaitent. »</u>
			COM-23
			2° Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	au présent chapitre. Pour l'exercice de ces missions, ils s'informent réciproquement de la programmation des contrôles et des suites qui leur sont données. »	—
	IX. – L'article L. 5548-3 est ainsi rédigé :	IX. – Supprimé	IX. – Supprimé
	« Art. L. 5548-3. – La certification sociale des navires mentionnée d'une part au chapitre IV du titre I ^{er} et d'autre part au chapitre I du titre VI du présent livre V comme la mise en œuvre des conventions internationales de l'Organisation internationale du travail applicables aux gens de mer est assurée par les agents affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer. À cet effet, ils disposent en tant que de besoin du concours des agents de l'inspection du travail et d'officiers de police judiciaire au sein de groupes de contrôle spécialisés par façade maritime à qui il sera assigné des objectifs quantitatifs d'inspection des navires étrangers concernés par cette certification sociale et par les dispositions « pays d'accueil » du titre VI du livre V de la cinquième partie du présent code. »		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	X. — Au début de l'article L. 5548-4 les mots : « Les inspecteurs, contrôleurs, officiers et fonctionnaires » sont remplacés par les mots : « Les officiers et fonctionnaires ».	X. — Supprimé	X. — Supprimé
Livre VI : Registre international français Titre I^{er} : Champ d'application Chapitre II : Personnel navigant		Article 7 bis (nouveau)	Article 7 bis
Art. L. 5612-1. – I. – Sont applicables aux gens de mer embarqués sur les navires immatriculés au registre international français :		Le 2° du I de l'article L. 5612-1 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :	Sans modification
1° S'ils résident en France, le livre V de la présente partie ;			
2° S'ils résident hors de France, les titres I ^{er} et II, à l'exception de l'article L. 5521-2-1, et le chapitre V du titre IV du livre V de la présente partie. Ils sont également soumis aux articles L. 5533-2 à L. 5534-2, L. 5542-6, L. 5542-6-1, L. 5542-18-1, L. 5542-19, L. 5542-21-1, L. 5542-23, L. 5542-32-1, L. 5542-33-1 à L. 5542-33-3, L. 5542-35, L. 5542-47, L. 5542-50, L. 5543-2 à L. 5543-5, L. 5544-13, L. 5544-14 et L. 5544-63.		« Toutefois, l'article L. 5521-2-1 est applicable aux marins embarqués sur les navires immatriculés au registre international français qui résident hors de France et qui sont affiliés en application des règlements européens au régime d'assurance vieillesse défini à	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	l'article L. 5551-1. »	—
Livre V : Les gens de mer Titre V : La protection sociale des marins Chapitre I^{er} : Dispositions générales	Article 8	Article 8	Article 8
Art. L. 5551-1. – Sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, les marins mentionnés à l'article L. 5511-1 embarqués sur un navire battant pavillon français.	Le même code est ainsi modifié :	Le code des transports est ainsi modifié :	Sans modification
Chapire III : Cotisations et contributions au titre du régime d'assurance vieillesse des marins Section 3 : Exonérations et réductions	I. – Le premier alinéa de l'article L. 5551-1 est complété par les mots : « ainsi que les pêcheurs à pied détenant un permis de pêche à pied professionnelle. »	1° Supprimé	
Art. L. 5553-11. – Les entreprises d'armement maritime sont exonérées de la contribution patronale mentionnée à l'article L. 5553-1 pour les équipages et gens de mer qu'elles emploient affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins et embarqués à bord des navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale.	II. – L'article L. 5553-11 est ainsi modifié :	2° L'article L. 5553-11 est ainsi modifié :	
	1° Les mots : « d'armement maritime » sont remplacés par le mot : « maritimes » ;	a) Les mots : « d'armement maritime » sont remplacés par le mot : « maritimes » ;	
	2° Après la référence : « article L. 5553-1 », les mots : « pour les équipages et gens de mer	b) Les mots : « pour les équipages et gens de mer qu'elles emploient affiliés au régime d'assurance vieillesse	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Titre VI : Les conditions sociales du pays d'accueil Chapitre I^{er} : Champ d'application</p>	<p>qu'elles emploient affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins et embarqués à bord des navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises » sont remplacés par les mots : «, des cotisations d'allocations familiales et des contributions à l'allocation d'assurance contre le risque de privation dues par les employeurs, pour les équipages et les gens de mer qu'elles emploient au titre des navires battant pavillon français de commerce soumis ».</p> <p>3° La dernière phrase de l'article L. 5553-1 est complétée par les mots : « effective pendant l'exercice de leurs missions. »</p>	<p>des marins et embarqués à bord des navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises » sont remplacés par les mots : «, de la cotisation d'allocations familiales mentionnée à l'article L. 241-6 du code de la sécurité sociale et de la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi mentionnée à l'article L. 5422-9 du code du travail dues par les employeurs, pour les équipages et les gens de mer que ces entreprises emploient au titre des navires de commerce battant pavillon français soumis » ;</p>	<p><u>I.</u> – Le titre VI du livre V de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :</p>
<p>Art. L. 5561-1. – Le présent titre est applicable aux navires :</p> <p>.....</p>	<p>Article 9</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p> <p>I. – Le texte de l'article L. 5561-1 est ainsi modifié :</p>	<p>Article 9</p> <p>Le titre VI du livre V de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 5561-1 est ainsi modifié :</p>	<p>Article 9</p> <p>1° Sans modification</p>
<p>3° Utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures</p>	<p>1° Le 3° est</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
françaises.	<p>complété par les mots : « à l'exception des navires de construction traditionnelle participant à des manifestations nautiques ».</p> <p>2° Il est complété par un 4° ainsi rédigé :</p> <p>« 4° Utilisés pour assurer des transports entre le territoire français et les installations et dispositifs mis en place sur le plateau continental adjacent comme définis par la loi n° 77-485 du 11 mai 1977 modifiant la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles. »</p>	a) Supprimé	—
	<p>II. – L'article L. 5561-2 est ainsi rédigé :</p>	b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :	
<p>Art. L. 5561-2. – Les dispositions des articles L. 5522-1, relatives à la nationalité des équipages, et L. 5522-2, relatives aux effectifs à bord, ainsi que les règlements pris pour leur mise en œuvre sont applicables aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1.</p>	<p>« Art. L. 5561-2. – Les dispositions des articles L. 5113-1 relatives aux normes concernant la santé et la sécurité au travail ainsi que l'hygiène et l'habitabilité à bord des navires issues des conventions internationales pertinentes applicables en France ; L. 5522-1 relatives à la nationalité des équipages ; L. 5522-2 relatives aux effectifs à bord ; ainsi que les règlements pris pour leur mise en œuvre sont appliqués aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1. »</p>	c) Supprimé	
<p>Art. L. 5561-2. – Les dispositions des articles L. 5522-1, relatives à la nationalité des équipages, et L. 5522-2, relatives aux</p>		2° Supprimé	2° Supprimé

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>effectifs à bord, ainsi que les règlements pris pour leur mise en œuvre sont applicables aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p><u>2° bis (nouveau) À l'article L. 5561-2, les mots : « à l'article L. 5561-1 » sont remplacés par les mots : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 » ;</u></p>
<p>Chapitre 2 : Droits des salariés</p>			
<p>Art. L. 5562-1. – Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières suivantes :</p>			<p><u>2° ter (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 5562-1, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 » ;</u></p>
<p>Chapitre II : Droits des salariés</p>	<p>III. – L'article L. 5562-2 est ainsi modifié :</p>	<p>3° L'article L. 5562-2 est ainsi modifié :</p>	<p>3° Sans modification</p>
<p>Art. L. 5562-2. – Un contrat de travail écrit est conclu entre l'armateur et chacun des salariés relevant des gens de mer. Il mentionne :</p>	<p>1° Au premier alinéa, après le mot : « armateur » sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</p>	<p>a) Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</p>	
<p>3° Les nom et prénoms ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;</p>	<p>2° Le 3° est complété par les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction ».</p>	<p>b) Le 3° est complété par les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</p>	
<p>8° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent lui être assurées</p>		<p>c) (nouveau) Le 8° est complété par les mots : « , l'employeur ou la</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>par l'armateur ;</p> <p>.....</p> <p>Art. L. 5562-3. – La prise des congés déterminés par le contrat de travail ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme. L'armateur établit un document individuel mentionnant l'indemnité compensatrice perçue par chacun des gens de mer pour la fraction de congés dont il n'a pas bénéficié.</p>	<p>IV. – À la deuxième phrase de l'article L. 5562-3, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction ».</p>	<p>personne faisant fonction » ;</p> <p>4° À la seconde phrase de l'article L. 5562-3, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</p>	<p>4° Sans modification</p>
<p>Chapitre III : Protection sociale</p> <p>Art. L. 5563-1. – Les gens de mer employés à bord d'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 bénéficient du régime de protection sociale de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.</p>			<p><u>4° bis A (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 5563-1, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 » ;</u></p>
<p>Art. L. 5563-2. – L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord et dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après sa survenue.</p> <p>La déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième année qui suit l'accident.</p>		<p>4° bis (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 5563-2, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur » ;</p>	<p>4° bis Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p align="center">Chapitre VI : Sanctions pénales</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>
<p>Art. L. 5566-1. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de recruter des gens de mer :</p>	<p>V. – L'article L. 5566-1 est ainsi modifié :</p> <p>1° Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</p>	<p>5° L'article L. 5566-1 est ainsi modifié :</p> <p>a) Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</p>	<p>5° Sans modification</p>
<p>1° Sans avoir établi un contrat de travail écrit ;</p>			
<p>2° En ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues à l'article L. 5561-2 ou comportant ces mentions de manière volontairement inexacte.</p>	<p>2° Au troisième alinéa, la référence : « L. 5561-2 » est remplacée par la référence : « L. 5562-1 ».</p>	<p>b) Au 2°, la référence : « L. 5561-2 » est remplacée par la référence : « L. 5562-2 » ;</p>	
<p>.....</p> <p>Art. L. 5566-2. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de méconnaître les dispositions de l'article L. 5563-1 relatives à l'obligation de faire bénéficier les gens de mer d'un régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen couvrant obligatoirement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse.</p> <p>.....</p>	<p>VI. – Au premier alinéa de l'article L. 5566-2 après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction ».</p>	<p>6° Au premier alinéa de l'article L. 5566-2, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</p>	<p>6° Sans modification</p>
<p>.....</p>	<p>VII. – Le titre VI du livre V de la V^e partie est complété par un chapitre VII ainsi rédigé :</p>	<p>7° Il est ajouté un chapitre VII ainsi rédigé :</p>	<p>7° Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	—	—
	« Chapitre VII	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
	« Constatation des infractions	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
	<p>« Art. L. 5567-1. – Les infractions aux dispositions du présent titre sont constatées par les officiers de police judiciaire mentionnés à l'article L. 5548-3 et les personnes mentionnées à l'article L. 5222-1 du présent code ainsi que par les agents de l'inspection du travail. Les inspecteurs et contrôleurs du travail sont tenus de leur signaler en tant que de besoin les faits contrevenant aux dispositions du présent titre dont ils pourrait avoir connaissance dans le cadre des dispositions de l'article L. 5548-2-1»</p>	<p>« Art. L. 5567-1. – Les infractions au présent titre sont constatées par les inspecteurs et les contrôleurs du travail, les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les personnes mentionnées aux 1° à 4°, au 8° et au 10° de l'article L. 5222-1.</p>	<p>« Art. L. 5567-1. – Alinéa sans modification</p>
		<p>« Art. L. 5567-1-1 (nouveau). – Pour l'exercice des missions mentionnées à l'article L. 5567-1, les personnes mentionnées au même article sont habilitées à demander à l'employeur ou à la personne faisant fonction, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de gens de mer.</p>	<p>« Art. L. 5567-1-1 Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	<p>« Lors de leurs visites à bord du navire, elles se font accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent.</p>	<p><u>« Lorsqu'ils existent en vertu de la législation du pavillon du navire, le capitaine informe les représentants des gens de mer à bord du navire de la visite des personnes mentionnées à l'article L. 5567-1, afin qu'ils puissent assister à cette visite s'ils le souhaitent</u></p>
		<p>« Art. L. 5567-1-2 (nouveau). – Les personnes mentionnées à l'article L. 5567-1 se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement des missions de contrôle définies au présent chapitre.</p>	<p style="text-align: right;">COM-29</p> <p>« Art. L. 5567-1-2 Alinéa sans modification</p>
	<p>« Art. L. 5567-2. – En cas de manquement aux formalités administratives prévues par le présent titre et des mesures prises pour son application, de même qu'en cas d'obstacle aux missions des agents de contrôle ou de non-présentation des documents devant être tenus à leur disposition, l'autorité maritime met en demeure l'amateur concerné de mettre son navire à quai dans un port désigné par ses soins dans un délai maximal de vingt-quatre heures en vue de permettre aux services de l'État concerné de procéder aux contrôles requis. »</p>	<p>« Art L. 5567-2. – En cas de manquement aux formalités administratives prévues par le présent titre ou par les mesures prises pour son application, en cas d'obstacle aux missions des agents de contrôle ou en cas de non-présentation des documents devant être tenus à la disposition de ces agents, l'autorité maritime met en demeure l'armateur, l'employeur ou la personne faisant fonction de mettre le navire à quai dans le port qu'elle désigne dans un délai maximal de vingt-quatre heures, en vue de permettre aux services de l'État concerné de procéder aux contrôles requis. »</p>	<p>« Art L. 5567-2. Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">— général Titre 1^{er} : Généralités Chapitre I^{er} : Champ d'application des assurances sociales</p> <p>Art. L. 311-3. – Sont notamment compris parmi les personnes auxquelles s'impose l'obligation prévue à l'article L. 311-2, même s'ils ne sont pas occupés dans l'établissement de l'employeur ou du chef d'entreprise, même s'ils possèdent tout ou partie de l'outillage nécessaire à leur travail et même s'ils sont rétribués en totalité ou en partie à l'aide de pourboires :</p> <p>.....</p> <p>34° Les gens de mer salariés employés à bord d'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 du code des transports, sous réserve qu'ils ne soient soumis ni au régime spécial de sécurité sociale des marins ni au régime de protection sociale d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen autre que la France.</p> <p>.....</p> <p>Loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016</p> <p>Art. – 31. – I. –</p> <p>II. –</p> <p>« 2° Dans le respect de la convention du travail maritime, adoptée à Genève</p>	—	—	—
			<p style="text-align: center;"><u>II. – (nouveau) Au 34° de l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 ».</u></p>
			COM-28
			<p style="text-align: center;"><u>III. – (nouveau) À l'avant-dernier alinéa du II de l'article 31 de la</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>le 7 février 2006, les gens de mer embarqués sur un navire battant pavillon d'un État étranger autre qu'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 et qui résident en France de manière stable et régulière, sous réserve qu'ils ne soient pas soumis à la législation de sécurité sociale d'un Etat étranger en application des règlements de l'Union européenne ou d'accords internationaux de sécurité sociale.</p> <p>.....</p> <p>Code des transports Livre V : Les gens de mer Titre VII : Prévention de l'abandon des gens de mer</p>	—	—	<p><u>loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016, la référence : « à l'article L. 5561-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 ».</u></p> <p>COM-28</p>
		Article 9 bis (nouveau)	<u>Article 9 bis A (nouveau)</u>
			<p><u>Après l'article L. 5571-3 du code des transports, il est inséré un article L. 5571-4 ainsi rédigé :</u></p>
			<p><u>« Art. L. 5571-4. – Outre les officiers et agents de police judiciaire, les personnes mentionnées aux 1° à 4° et aux 8° et 10 ° de l'article L. 5222-1 sont habilitées à constater les infractions au présent titre. »</u></p>
			COM-26
			Article 9 bis

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	<p>Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises. Ce rapport, établi par le Conseil supérieur des gens de mer, prend en compte, d'une part, l'évolution générale du système de protection sociale français et son financement et, d'autre part, les attentes et les besoins des gens de mer. Il tient compte des particularités des départements, régions et collectivités d'outre-mer.</p>	Sans modification
		Article 9 ter (nouveau)	Article 9 ter
			<p><u>I (nouveau). – Les 1° et 2° du I de l'article 5 ter de la présente loi sont applicables à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française et dans les Terres australes et antarctiques françaises.</u></p>
			COM-44
			<p><u>II (nouveau). – Le 1° de l'article 5 quinquies de la présente loi est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.</u></p>
			COM-44
		<p>L'article 6 de la présente loi est applicable à Saint Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre et Miquelon, à Wallis-et-Futuna, en Polynésie</p>	<p><u>III. – L'article 6 de la présente loi est applicable à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Livre VI : Registre international français Titre I^{er} : Champ d'application</p> <p>Chapitre I^{er} : Navires</p> <p>Art. L. 5611-2. – Peuvent être immatriculés au registre international français :</p>	<p>—</p> <p>Article 10</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p> <p>I. – L'article L. 5611-2 est ainsi modifié :</p> <p>1° Après la deuxième occurrence du mot : « navires », la fin du 1° est ainsi rédigée : « à passagers visés à l'article L. 5611-3 » ;</p> <p>2° Au 2°, le nombre « 24 » est remplacé par « 15 »</p> <p>3° Il est complété par un 3° ainsi rédigé :</p> <p>« 3° Les navires de pêche professionnelle armés en grande pêche et navigant en première catégorie figurant dans des zones fixées par voie réglementaire. »</p>	<p>française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p> <p>CHAPITRE IV</p> <p>Renforcer l'attractivité du pavillon français (Division et intitulé nouveaux)</p> <p>Article 10</p> <p>Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre VI de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 5611-2 est ainsi modifié :</p> <p>a) Après la seconde occurrence du mot : « navires », la fin du 1° est ainsi rédigée : « à passagers mentionnés au 1° de l'article L. 5611-3 » ;</p> <p>b) Au 2°, le nombre : « 24 » est remplacé par le nombre : « 15 » ;</p> <p>c) Il est ajouté un 3° ainsi rédigé :</p> <p>« 3° Les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire. » ;</p>	<p>—</p> <p>antarctiques françaises.</p> <p>COM-44</p> <p>CHAPITRE IV</p> <p>Renforcer l'attractivité du pavillon français</p> <p>Article 10</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Art. L. 5611-3. – Ne peuvent pas être immatriculés au registre international français :</p>	<p>II. – L'article L. 5611-3 est ainsi modifié :</p>	<p>2° L'article L. 5611-3 est ainsi modifié :</p>	<p>—</p>
<p>1° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ;</p>	<p>1° Après le mot : « intracommunautaires », la fin du 1° est ainsi rédigée : « même à titre temporaire, saisonnier ou intermittent. » ;</p>	<p>a) Supprimé</p>	
<p>2° Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;</p>	<p>2° Le troisième alinéa est complété par le mot : « continental » ;</p>	<p>b) Supprimé</p>	
<p>3° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;</p>			
<p>4° Les navires de pêche professionnelle.</p>	<p>3° Le cinquième alinéa est complété par les mots : « non visés par le troisième alinéa de l'article L. 5611-2 modifié du code des transports et les règlements pris pour son application. »</p>	<p>c) Le 4° est complété par les mots : « non mentionnés au 3° de l'article L. 5611-2 et par les mesures réglementaires prises pour son application » ;</p>	
<p>Art. L. 5611-4. – Les livres I^{er}, II, IV et les titres I^{er} et VII du livre V sont applicables aux navires immatriculés au registre international français.</p> <p>.....</p>	<p>III. – Au début de l'article L. 5611-4 est inséré le mot : « Seuls ».</p>	<p>3° Supprimé</p>	
	<p>IV. – Après le deuxième alinéa de l'article L. 5612-3 sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :</p>	<p>4° Supprimé</p>	
	<p>« Pour les navires immatriculés au registre</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	<p>international français, lorsque l'armateur se voit délivrer un rôle pour l'ensemble de sa flotte sous pavillon français conformément aux dispositions des articles L. 5231-2 et L. 5232-1 et suivants du code des transports, il garantit l'emploi d'une proportion de marins d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2, ressortissant d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.</p> <p>« Le respect du pourcentage visé au premier alinéa est vérifié annuellement pour l'ensemble de la flotte sous pavillon français gérée par chaque exploitant concerné, et ne fait pas obstacle à l'affectation ou au détachement des marins concernés sur d'autres navires ou dans d'autres fonctions à caractère nautique.</p> <p>« Les modalités de mise en œuvre des alinéas 3 et 4 sont précisées par voie réglementaire. »</p>	—	—
Chapitre II : Personnel navigant		Article 10 bis (nouveau)	Article 10 bis
Art. L. 5612-3. – À bord des navires immatriculés au registre international français, les membres de l'équipage sont,		L'article L. 5612-3 du code des transports est ainsi modifié :	Sans modification
		1° Au premier alinéa, après le mot : « les », il est inséré le mot :	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>_____</p> <p>dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2, des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.</p>	<p>_____</p>	<p>_____</p> <p>« marins » ;</p>	<p>_____</p>
<p>Le pourcentage visé au premier alinéa est fixé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition.</p>		<p>2° Après le deuxième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :</p>	
		<p>« Le respect de l'obligation mentionnée aux deux premiers alinéas peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au registre international français exploités par cet armateur.</p>	
		<p>« Le respect de l'obligation mentionnée aux deux premiers alinéas est vérifié chaque année. »</p>	
<p>.....</p>	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>
	<p>I. – Le Gouvernement remet au Parlement, dans les dix-huit mois suivant la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les résultats d'une revue générale de l'ensemble des textes réglementaires applicables aux navires et</p>	<p>Supprimé</p>	<p>Suppression maintenue</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	<p data-bbox="448 472 794 1245">autres bâtiments de mer en vue d'en simplifier la présentation et le contenu. Ceci devra être fait en référence aux normes de même type effectivement appliquées aux navires analogues exploités sous le pavillon d'autres États-membres de l'Union européenne et d'en éliminer toutes les surtranspositions des conventions internationales ou des normes européennes et qui auraient un effet négatif sur la compétitivité des entreprises maritimes françaises. Le même rapport portera également sur la mise en place d'une mesure de l'impact de compétitivité avant toute nouvelle disposition réglementaire à caractère maritime.</p> <p data-bbox="448 1279 794 1491">II. – Le Gouvernement remet au Parlement, dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, un ensemble de rapports portant sur les points suivants :</p> <p data-bbox="448 1525 794 1704">1. L'évaluation de la mise en œuvre des récentes mesures concernant l'adaptation de la réglementation concernant les navires conchylicoles.</p>	—	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	<p>2. L'État d'avancement de l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux normes de l'État d'accueil. Ce rapport sera à actualisé périodiquement sous l'égide du Conseil supérieur de la marine marchande.</p> <p>3. Les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises. Ce rapport à établir par le Conseil supérieur des gens de mer prendra en compte d'une part l'évolution générale du système de protection sociale français et d'autre part les attentes et les besoins des gens de mer.</p> <p>4. La possibilité de faire évoluer le cadre réglementaire applicable aux établissements sportifs ou de loisirs et leur extension à d'autres activités sportives et de loisirs pouvant entrer en concurrence avec des activités de navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC) ou de transports de passagers.</p>	—	—
<p>Code de la sécurité intérieure Livre III : Polices administratives spéciales Titre II : Jeux de hasard, casinos, loteries Chapitre I^{er} : Casinos</p>	<p>Article 12</p> <p>Le code de la sécurité intérieure est ainsi rédigé :</p>	<p>Article 12</p> <p>Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</p>	<p>Article 12</p>
<p>Art. L. 321-3. – Par dérogation aux dispositions des articles L. 324-1 et</p>	<p>I. – Au premier alinéa de l'article L. 321-3 les mots : « n'assurant pas de</p>	<p>1° L'article L. 321-3 est ainsi modifié :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>L. 324-2, il peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de quarante-huit heures l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard dans les conditions fixées au présent chapitre.</p> <p>.....</p>	<p>lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de quarante-huit heures » sont remplacés par les mots : « battant pavillon français, et quel que soit leur registre d'immatriculation ».</p>	<p>a) Au premier alinéa, les mots : « n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de quarante-huit heures » sont remplacés par les mots : « battant pavillon français, quel que soit leur registre d'immatriculation, » ;</p>	<p>—</p>
<p>Les locaux mentionnés au premier alinéa ne sont ouverts que dans les eaux internationales. Ils ne sont accessibles qu'aux passagers majeurs titulaires d'un titre de croisière. Dans l'enceinte du casino, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publiques.</p>	<p></p>	<p>b) (nouveau) La première phrase du dernier alinéa est complétée par les mots : « et, pour les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires, dans les eaux territoriales » ;</p>	<p>Après l'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure, il est inséré un article L. 321-3-1 ainsi rédigé :</p>
<p></p>	<p></p>	<p>1° bis (nouveau) Après le même article, il est inséré un article L. 321-3-1 ainsi rédigé :</p>	<p>COM-30</p>
<p></p>	<p></p>	<p>« Art. L. 321-3-1. – Les dispositions du titre VI du livre V du code monétaire et financier applicables aux prestataires de services de jeux d'argent et de hasard autorisés en application de l'article L. 321-1 du présent code sont applicables aux prestataires de jeux d'argent et de hasard à bord des navires de commerce</p>	<p>« Art. L. 321-3-1. – <u>Par dérogation aux dispositions des articles L. 324-1 et L. 324-2, il peut être accordé aux exploitants de navires de commerce transporteurs de passagers sous pavillon français l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où sont pratiqués</u></p>

Dispositions en vigueur

—

Texte de la proposition de loi

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

transporteurs de passagers ~~autorisés en application des articles L. 321 3, L. 344 4 et L. 346 2.~~ » ;

Texte de la commission

certaines jeux de hasard mécanisés dans des conditions fixées par décret.

COM-30

« L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard mécanisés visés au premier alinéa est accordée par arrêté du ministre de l'intérieur par navire, à l'armateur exploitant le navire.

COM-30

« L'arrêté fixe la durée de l'autorisation. Il détermine la nature et le nombre des jeux de hasard mécanisés autorisés, leur fonctionnement, les missions de surveillance et de contrôle, les conditions d'admission dans les salles de jeux et leurs horaires d'ouverture et de fermeture. L'autorisation peut être révoquée par le ministre de l'intérieur, en cas d'observation des clauses de l'arrêté.

COM-30

« Les jeux de hasard mécanisés ne peuvent être utilisés qu'en dehors des eaux territoriales françaises par les passagers munis d'un titre de transport ou d'un titre de croisière. Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publiques des espaces qui accueillent ces jeux de hasard mécanisés. »

COM-30

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p align="center">—</p> <p>Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires Chapitre VI : Activités de protection des navires Section 1 : Certification</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>
<p>Art. L. 616-1. – En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention d'une certification dont la liste des prescriptions est fixée par décret en Conseil d'État. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret.</p>	<p align="center">II. – Au deuxième alinéa de l'article L. 616-1 le mot : « six » est remplacé par le mot : « douze ».</p>	<p>2° Supprimé</p>	
<p>Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'État.</p>			
		<p>CHAPITRE IV BIS</p>	<p>CHAPITRE IV BIS</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Code des transports Cinquième partie : Transport et navigation maritimes Livre II : La navigation maritime Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution Chapitre I^{er} : Sécurité des navires et prévention de la pollution Section 1 : Champ d'application</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Favoriser l'essor du nautisme et des loisirs de plage (Division et intitulé nouveaux)</p> <p style="text-align: center;">Section 1</p> <p>Encourager le développement du secteur de la plaisance (Division et intitulé nouveaux)</p> <p>Article 12 bis A (nouveau)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Favoriser l'essor du nautisme et des loisirs de plage</p> <p style="text-align: center;">Section 1</p> <p>Encourager le développement du secteur de la plaisance</p> <p>Article 12 bis A</p> <p>Sans modification</p>
		<p>La section 1 du chapitre I^{er} du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5241-1-1 ainsi rédigé :</p>	
		<p>« Art. L. 5241-1-1. – Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur dont ces personnes ont la jouissance sont soumis, dans les eaux territoriales françaises, à l'ensemble des règles relatives aux titres de conduite des navires et au matériel d'armement et de sécurité applicables à bord des navires de plaisance et des véhicules nautiques à</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Livre V : Les gens de mer Titre IV : Le droit du travail Chapitre VI : L'emploi Section 2 : Service public de l'emploi, recrutement et placement des gens de mer Sous-section 1 : Services de recrutement et de placement privés</p> <p>Art. L. 5546-1-6. – Est entreprise de travail maritime toute personne, hors les entreprises de travail temporaire mentionnées à l'article L. 1251-2 du code du travail, dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet.</p> <p>Les entreprises de travail maritime établies en France sont soumises à la présente sous-section et font l'objet d'un agrément par l'autorité administrative. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 5321-1 du code du travail, elles ne sont autorisées à mettre à disposition des gens de mer qu'à bord des navires immatriculés au registre international français ou de navires battant pavillon autre que français.</p> <p>Loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>moteur battant pavillon français. »</p> <p>Article 12 bis B (nouveau)</p> <p>L'article L. 5546-1-6 du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « ou d'un particulier propriétaire ou locataire d'un navire de plaisance, pour travailler à bord d'un navire, » ;</p> <p>2° À la seconde phrase du second alinéa, après la première occurrence du mot : « français », sont insérés les mots : « , des navires de plaisance non immatriculés au registre international français ».</p> <p>Article 12 bis C (nouveau)</p> <p>La loi du 31 décembre 1903 relative à</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 12 bis B</p> <p>Sans modification</p> <p>Article 12 bis C</p> <p>Alinéa sans</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>certains objets abandonnés</p>	<p>—</p>	<p>la vente de certains objets abandonnés est ainsi modifiée :</p>	<p>modification</p>
<p>Art. 1^{er}. – Les objets mobiliers confiés à un professionnel pour être travaillés, façonnés, réparés ou nettoyés et qui n'auront pas été retirés dans le délai de un an pourront être vendus dans les conditions et formes déterminées par les articles suivants.</p>		<p>1° Au premier alinéa de l'article 1^{er}, après le mot : « nettoyés », sont insérés les mots : « et les navires de plaisance déposés chez un professionnel pour être réparés, entretenus, conservés ou gardés » ;</p>	<p>1° Au premier alinéa de l'article 1^{er}, après le mot : « nettoyés », sont insérés les mots : « et les navires de plaisance déposés chez un professionnel pour être réparés, entretenus, conservés ou gardés, <u>les navires de plaisance hors d'usage et abandonnés dans les ports de plaisance et les bases nautiques</u> » ;</p>
<p>Art. 6 bis. – Les dispositions de la présente loi sont également applicables :</p>		<p>2° Après le troisième alinéa de l'article 6 bis, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>COM-7</p>
<p>Aux objets mobiliers détenus par les officiers publics ou ministériels, soit en vue d'une vente publique non poursuivie, soit après leur adjudication ;</p>			<p>2° Sans modification</p>
<p>Aux objets mobiliers déposés en garde-meuble ;</p>		<p>« Aux navires de plaisance déposés dans un chantier ou un atelier professionnel de réparation navale, d'entretien ou de gardiennage ; ».</p>	
<p>.....</p>		<p>Section 2</p>	<p>Section 2</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Code de l'environnement Livre III : Espaces naturels Titre II : Littoral Chapitre I^{er} : Protection et aménagement du littoral Section 1 : Dispositions générales</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Favoriser la coexistence des activités sur le littoral (Division et intitulé nouveaux)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Favoriser la coexistence des activités sur le littoral</p>
<p>Art. L. 321-1. – I. –</p> <p>.....</p>		<p>Article 12 bis D (nouveau)</p>	<p>Article 12 bis D</p>
<p>II. – La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'État et des collectivités locales, ou de leurs groupements, ayant pour objet :</p> <p>.....</p>		<p>Au 3° du II de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, après le mot : « portuaires, », sont insérés les mots : « nautiques et balnéaires, ».</p>	<p>Sans modification</p>
<p>3° La préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes ;</p> <p>.....</p>		<p style="text-align: center;">CHAPITRE V</p> <p>Renforcer les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité (Division et intitulé nouveaux)</p>	<p style="text-align: center;">CHAPITRE V</p> <p>Renforcer les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité</p>
		<p>Article 12 bis (nouveau)</p>	<p>Article 12 bis</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p align="center">—</p> <p align="center">Code de la sécurité intérieure</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p> <p align="center">Sans modification</p>
<p>Livre VI : Activités privées de sécurité</p>			
<p>Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires</p>			
<p>Chapitre VI : Activités de protection des navires</p>			
<p>Section 1 : Certification</p>			
<p>Art. L. 616-1. – En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention d'une certification dont la liste des prescriptions est fixée par décret en Conseil d'État. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret.</p>			
<p>Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'État.</p>		<p>À la première phrase du second alinéa de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure, le mot : « six » est remplacé par le mot : « douze ».</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Code de la défense</p> <p>Partie 2 : Régimes juridiques de défense</p> <p>Livre II : Réquisitions</p> <p>Titre I^{er} : Réquisitions pour les besoins généraux de la Nation</p> <p>Chapitre III : Réquisitions de biens et services</p>	<p>—</p>	<p>Article 12 ter (nouveau)</p> <p>Le chapitre III du titre I^{er} du livre II de la deuxième partie du code de la défense est complété par un article L. 2213-9 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 2213-9. – Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées. La composition de cette flotte à caractère stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire. »</p>	<p>Article 12 ter</p> <p>Sans modification</p>
<p>Code des douanes</p> <p>Titre II : Organisation et fonctionnement du service des douanes</p> <p>Chapitre III : Immunités, sauvegarde et obligations des agents des douanes</p>		<p>Article 12 quater (nouveau)</p> <p>Le chapitre III du titre II du code des douanes est complété par un article 59 nonies ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 59 nonies. – Les agents de l'administration des douanes et droits indirects et les agents de l'administration</p>	<p>Article 12 quater</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>« Art. 59 nonies. – Les agents des douanes et les agents placés sous l'autorité du ministre chargé de l'énergie sont autorisés à se</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Code de la sécurité intérieure Livre VI : Activités privées de sécurité Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires Chapitre I^{er} : Dispositions générales</p> <p>Art. L. 611-1. – Sont soumises aux dispositions du présent titre, dès lors qu'elles ne sont pas exercées par un service public administratif, les activités qui consistent :</p> <p>.....</p> <p>4° À la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français, en application de l'article L. 5441-1 du code des transports.</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>chargée de l'énergie et du climat se communiquent, sur demande ou spontanément, tous les renseignements et documents détenus ou recueillis dans le cadre de leurs missions de gestion des produits pétroliers. »</p>	<p>communiquer, sur demande ou spontanément, tous les renseignements et documents détenus ou recueillis dans <u>l'exercice</u> de leurs missions <u>relatives aux</u> produits pétroliers. »</p>
<p style="text-align: center;">Code des transports Cinquième partie : Transport et navigation maritimes Livre IV : Le transport maritime Titre IV : Activités privées de protection des navires Chapitre I^{er} : Modalités d'exercice de l'activité</p>		<p style="text-align: center;">Article 12 quinquies (nouveau)</p>	<p style="text-align: center;">COM-32</p> <p style="text-align: center;">Article 12 quinquies</p>
			<p style="text-align: center;"><u>I. – Au 4° de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure, le mot : « extérieures » est supprimé.</u></p>
			<p style="text-align: center;">COM-33</p>
			<p style="text-align: center;"><u>II. – Le code des transports est ainsi modifié :</u></p>
			<p style="text-align: center;">COM-33</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p align="center">—</p> <p align="center">privée de protection des navires</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>
<p>Art. L. 5442-1. – Est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'État ou des agents agissant pour le compte de l'Etat, l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français.</p>			<p><u>1° Au premier alinéa de l'article L. 5441-1, le mot : « extérieures » est supprimé :</u></p>
			<p align="right">COM-33</p>
<p>.....</p> <p>Chapitre II : Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires</p> <p>Section 1 : Champ d'action</p>			
<p>Art. L. 5442-1. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.</p>		<p>I.— L'article L. 5442-1 du code des transports est complété par un II ainsi rédigé :</p>	<p><u>2° L'article L. 5442-1 est ainsi modifié :</u></p>
			<p align="right">COM-33</p>
			<p><u>a) Au premier alinéa, après les mots : « mer territoriale des États », la fin de l'alinéa est supprimée ;</u></p>
			<p align="right">COM-33</p>
			<p><u>b) Le deuxième alinéa est supprimé.</u></p>
			<p align="right">COM-33</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Un décret fixe les types de navires non éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection.</p>	—	<p>—« H. — Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441 1 est également exercée au delà de la mer territoriale des États, dans les zones fixées par un arrêté du Premier ministre dans lesquelles les menaces encourues constituent des menaces d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du code pénal. Cet arrêté est pris après avis d'un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères. Ce comité peut, à sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.</p> <p>—« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.</p> <p>—« Un décret fixe les types de navires éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection. »</p>	—
<p>Code de la sécurité intérieure Livre VI : Activités privées de sécurité Titre I^{er} : Activités privées</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires Chapitre VII : Dispositions pénales Section 2 : Modalités d'exercice Sous-section 3 : Activités de protection des navires</p> <p>Art. L. 617-12-1. – Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :</p> <p>.....</p> <p>4° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires sans respecter les zones où ce recours est autorisé ou le type de navire éligible, définis par les dispositions réglementaires prises en application de l'article L. 5442-1 du code des transports ;</p> <p>.....</p> <p>Code des transports Livre IV : Le transport maritime Titre II : Les contrats relatifs à l'exploitation du navire Chapitre I^{er} : Le transport de personnes Section 1 : Le contrat de passage</p> <p>Art. L. 5421-1. – Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>
		<p style="text-align: center;">— II. — Au 4° de l'article L. 617-12-1 du code de la sécurité intérieure, après le mot : « application », sont insérées les références : « des I et II ».</p>	<p style="text-align: center;"><u>Article 12 sexies A</u> <u>(nouveau)</u></p>
			<p style="text-align: center;"><u>Après le premier alinéa de l'article L. 5421-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
			<p style="text-align: right;">COM-34</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
transporteur et celle du passager.	—	—	—
.....			
Livre II : Ordre et sécurité publics Titre III : Traitements automatisés de données personnelles et enquêtes administratives Chapitre II : Traitements automatisés de données recueillies à l'occasion de déplacements internationaux		Article 12 sexies (nouveau)	Article 12 sexies
Art. L. 232-7. – I. –		L'article L. 232-7 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :	Alinéa sans modification
.....			
II – Pour la mise en œuvre du traitement mentionné au I, les transporteurs aériens recueillent et transmettent les données d'enregistrement relatives aux passagers des vols à destination et en provenance du territoire national, à l'exception des vols reliant deux points de la France métropolitaine. Les		1° Le II est ainsi modifié :	1° Alinéa sans modification
		a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et les deux occurrences du mot : « vols » sont remplacées par le mot : « transports » ;	a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et les deux occurrences du mot : « vols » sont remplacées par le mot : « <u>déplacements</u> » ;

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>données concernées sont celles mentionnées au premier alinéa de l'article L. 232-4 du présent code.</p>	—	—	COM-35
<p>Les transporteurs aériens sont également tenus de communiquer les données relatives aux passagers enregistrés dans leurs systèmes de réservation.</p>		<p>b) Au deuxième alinéa, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » ;</p>	<p>b) Sans modification</p>
<p>En outre, les ministres mentionnés au I du présent article peuvent demander aux opérateurs de voyage ou de séjour affrétant tout ou partie d'un aéronef de transmettre les données relatives aux passagers enregistrés dans leurs systèmes de réservation.</p>		<p>c) Au dernier alinéa, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;</p>	<p>c) Sans modification</p>
<p>III. – Les transporteurs aériens et, le cas échéant, les opérateurs de voyage ou de séjour affrétant tout ou partie d'un aéronef mentionnés au II informent les personnes concernées par le traitement mentionné au I.</p>		<p>2° Au III, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;</p>	<p>2° Sans modification</p>
<p>.....</p> <p>V – En cas de méconnaissance des obligations fixées au présent article par une entreprise de transport aérien ou par un opérateur de voyage ou de séjour affrétant tout ou partie d'un aéronef, l'amende et la procédure prévues à l'article L. 232-5 sont applicables.</p>		<p>3° Au V, après le mot : « aérien », sont insérés les mots : « ou maritime » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;</p>	<p>3° Sans modification</p>
<p>VI. – Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ce décret détermine les services</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>autorisés à interroger l'unité de gestion chargée de la collecte des données auprès des transporteurs aériens et des opérateurs de voyage ou de séjour affrétant tout ou partie d'un aéronef, de leur conservation et de leur analyse, en précisant si cette autorisation est délivrée à des fins de prévention ou à des fins de répression.</p>		<p>4° À la seconde phrase du VI, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « ou maritimes » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire ».</p>	<p>4° Sans modification</p>
<p>Code des transports</p>		<p>Article 12 septies (nouveau)</p>	<p>Article 12 septies</p>
<p>Quatrième partie : Navigation intérieure et transport fluvial</p>		<p>Le code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Art. L. 4000-3. – Pour l'application de la présente partie, sont respectivement dénommés :</p>		<p>1° Le 1° de l'article L. 4000-3 est ainsi rédigé :</p>	<p>1° Alinéa sans modification</p>
<p>1° Bateau : toute construction flottante destinée principalement à la navigation intérieure ;</p>		<p>« 1° Bateau : toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale à la mer ; »</p>	<p>« 1° Bateau : toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale <u>de</u> la mer ; »</p>
<p>Livre II : Navigation intérieure</p>			<p>COM-49</p>
<p>Art. L. 4200-1. – Sauf dispositions contraires, le présent livre est également applicable à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer.</p>		<p>2° L'article L. 4200-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p>
		<p>« Sauf dispositions contraires, les titres I^{er} à III du présent livre sont également applicables à la</p>	<p>« Sauf dispositions contraires, les titres I^{er} à III du présent livre sont également applicables à la</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Titre IV : Police de la navigation intérieure Chapitre I^{er} : Règlements de police</p>	<p>—</p>	<p>navigation à l'aval de la limite transversale de la mer, sous réserve de l'article L. 4251-1. » ;</p>	<p>navigation à l'aval de la limite transversale de la mer <u>prévues</u> par l'article L. 4251-1. » ;</p>
<p>Art. L. 4241-1. – Le règlement général de police de la navigation intérieure est établi par décret en Conseil d'État. Sous réserve des dispositions du titre III du livre III de la cinquième partie, il est applicable jusqu'à la limite transversale de la mer.</p>		<p>3° L'article L. 4241-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>COM-49</p> <p>3° Supprimé</p>
<p>Titre V : Dispositions relatives à la navigation des bateaux en mer Chapitre unique : Dispositions générales</p>		<p>« Les dispositions relatives à la signalisation visuelle et sonore, à la radiotéléphonie et aux appareils de navigation des bateaux naviguant en aval de la limite transversale de la mer sont fixées par voie réglementaire. » ;</p>	<p><u>3°</u> L'article L. 4251-1 est ainsi rédigé :</p> <p>COM-49</p>
<p>Art. L. 4251-1. – La navigation des bateaux en aval de la limite transversale de la mer est régie par les dispositions du II de l'article L. 5241-1.</p>		<p>4° L'article L. 4251-1 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 4251-1. – I. – La navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer est limitée aux besoins de la navigation jusqu'à des installations de stationnement situées dans des zones maritimes à proximité de la limite transversale de la mer.</p>	<p>« Art. L. 4251-1. – I. – La navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer est limitée à l'accès aux installations de stationnement <u>établies</u> dans des zones maritimes <u>situées</u> à proximité de <u>cette</u> limite.</p> <p>COM-49</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Cinquième partie : Transport et navigation maritimes Livre II : La navigation maritime Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution Chapitre I^{er} : Sécurité des navires et prévention de la pollution Section 1 : Champ d'application</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>« II. – La définition des zones de navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer est fixée par voie réglementaire. » ;</p>	<p>« II. – Les zones de navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer <u>ainsi que les dispositions relatives à la police de la navigation sont définies</u> par voie réglementaire.</p>
<p>Art. L. 5241-1. – I. –</p>		<p>5° Le II de l'article L. 5241-1 est ainsi rédigé :</p>	<p>4° Le II de l'article L. 5241-1 est ainsi rédigé :</p>
<p>II – Les bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer sans autorisation de l'autorité administrative. Cette autorisation est accordée sous réserve du respect de prescriptions techniques fixées par voie réglementaire.</p>		<p>« II. – Sauf disposition expresse contraire mentionnée à la quatrième partie du présent code, les bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer. »</p>	<p>« II. – Sauf <u>dans les conditions prévues à l'article L. 4251-1</u>, les bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer. » ;</p>
<p>Chapitre II : Sécurité de la navigation</p>			<p>5° Au <u>début du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie</u>, est insérée une section 1 A ainsi rédigée :</p>
			<p style="text-align: center;">COM-49</p> <p style="text-align: center;">« Section 1 A</p> <p style="text-align: center;">« Dispositions</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	—	<u>générales</u> —
<p>Section 1 : Dispositions relatives à la circulation maritime Sous-section 1 : Infractions aux règles générales de conduite en mer</p>			COM-49
<p>L. 5242-6-6. – Les infractions et les peines prévues au présent chapitre sont applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.</p>			<p>« Art. L. 5242-1 A. – <u>Les infractions et les peines prévues au présent chapitre sont applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.</u> » ;</p>
			COM-49
<p>Livre III : Les ports maritimes Titre III : Police des ports maritimes Chapitre I^{er} : Dispositions générales Section 2 : Compétences Sous-section 1 : Compétences de l'État</p>		Article 12 octies (nouveau)	<p>6° L'article L. 5242-6-6 est abrogé.</p>
<p>L. 5331-2. – L'État fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires.</p>			COM-49
<p>Les règlements généraux de police</p>			Article 12 octies

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par voie réglementaire.</p>	—	—	—
<p>L'État fixe les règles relatives au transport et à la manutention des marchandises dangereuses. Le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses est établi par arrêté de l'autorité administrative.</p>			
<p>L'État est responsable de la définition des mesures de sûreté portuaire prises en application du chapitre II et du contrôle de leur application.</p>		<p>Le dernier alinéa de l'article L. 5331-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée</p>	
		<p>« Les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires sont à la charge des autorités portuaires et des exploitants bénéficiaires. »</p>	
<p>Livre III : Les ports maritimes Titre III : Police des ports maritimes Chapitre II : Sûreté portuaire</p>			<p><u>Au début du chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports, il est inséré un article L. 5332-1 A ainsi rédigé :</u></p>
			<p>COM-36</p>
			<p><u>« Art. L. 5332-1 A. – L'autorité portuaire fait réaliser une évaluation de la sûreté du port par un organisme habilité à cet effet par l'autorité administrative.</u></p>
			<p>COM-36</p>
			<p><u>« L'exploitant d'une installation portuaire figurant sur une liste établie par l'autorité administrative fait réaliser une évaluation de la</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	—	<u>sûreté de — l'installation portuaire par un organisme habilité à cet effet par l'autorité administrative.</u>
			COM-36
			<u>« Ces évaluations sont approuvées par l'autorité administrative. Elles sont renouvelées tous les cinq ans. »</u>
			COM-36
Chapitre II : Sûreté portuaire		Article 12 nonies (nouveau)	Article 12 nonies
Art. L. 5332-1. – La zone portuaire de sûreté, délimitée par l'autorité administrative, comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires.		À l'article L. 5332-1 du code des transports, le mot : « contiguës » est supprimé.	Sans modification
		Article 12 decies (nouveau)	Article 12 decies
		Le code des transports est ainsi modifié :	Sans modification
		1° L'article L. 5332-2 est complété par une phrase ainsi rédigée :	
Art. L. 5332-2. – L'autorité administrative délimite, par arrêté, à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté, les zones d'accès restreint où peut s'exercer le droit de visite prévu à l'article L. 5332-6 aux fins d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent.		« Ce droit de visite peut également s'exercer sur tout navire à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté. » ;	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Art. L. 5332-6. – En vue d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent, d'une part, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, ainsi que des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint ou embarqués à bord des navires se trouvant dans ces mêmes zones.</p> <p>.....</p>			
		<p>2° À la fin du premier alinéa de l'article L. 5332-6, les mots : « se trouvant dans ces mêmes zones » sont supprimés.</p>	
		<p>Article 12 undecies (nouveau)</p>	<p>Article 12 undecies</p>
		<p>Le chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5332-8 ainsi rédigé :</p>	<p>Le chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5332-8 ainsi rédigé :</p>
		<p>« Art. L. 5332-8. – L'accès permanent aux zones d'accès restreint définies à l'article L. 5332-2 est soumis à la détention d'une habilitation délivrée par le représentant de l'État dans le département.</p>	<p>COM-37</p> <p>« Art. L. 5332-8. – L'accès permanent aux zones d'accès restreint définies à l'article L. 5332-2 est <u>réserve aux personnes individuellement désignées et dûment habilitées</u> par le représentant de l'État dans le département, à l'issue d'une</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission	
—	—	—	<u>enquête administrative.</u>	
		« L'exercice des missions de sûreté dans les ports et de celles relatives aux opérations portuaires définies à l'article L. 5332-4 est soumis à un agrément individuel des agents chargés de ces missions , délivré par le représentant de l'État dans le département et, à Paris, par le préfet de police.	COM-37	
		« L'habilitation ou l'agrément est refusé ou retiré lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'accès permanent aux zones d'accès restreint ou avec l'exercice des missions qu'elle a demandé à remplir.	COM-37	
		« L'enquête administrative diligentée aux fins d'instruction des demandes d'habilitation ou des demandes d'agrément peut donner lieu à la consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et des traitements automatisés de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification. »	COM-37	
			« Elle peut donner lieu à la consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et de traitements automatisés de données à caractère personnel relevant de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des <u>fichiers d'identification.</u>	COM-37
			« <u>L'habilitation ou l'agrément peut être retiré après une nouvelle enquête administrative, si cette enquête démontre que le</u>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Chapitre VI : Sanctions administratives et dispositions pénales Section 1 : Sanctions administratives</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>Article 12 duodecies (nouveau)</p>	<p>—</p> <p><u>comportement de la personne donne des raisons sérieuses de penser qu'elle est susceptible, à l'occasion de ses fonctions, de commettre un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre publics. »</u></p>
<p>Art. L. 5336-1. – Sans préjudice des sanctions pénales encourues, les habilitations et agréments</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>—Au début de l'article L. 5336-1 du code des transports, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>COM-37</p> <p>Article 12 duodecies</p> <p><u>La section 1 du chapitre VI du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5336-1-1 ainsi rédigé :</u></p>
<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>« L'absence de plan de sûreté valide, le défaut de mise en œuvre des mesures de sûreté approuvées par le représentant de l'État dans le département ou l'inobservation des dispositions relatives aux habilitations, à l'agrément ou à la désignation des agents chargés de la sûreté ou à la protection de l'information peuvent faire l'objet de sanctions administratives définies par décret. Le représentant de l'État dans le département peut, après une mise en demeure restée sans effet, assortir chaque amende prononcée d'une astreinte journalière plafonnée au montant de cette amende. »</p>	<p>COM-38</p> <p><u>« Art. L. 5336-1-1. – Les dispositions de l'article L. 171-8 du code de l'environnement sont applicables en cas de méconnaissance des dispositions des articles L. 5332-4, L. 5332-5 ou L. 5332-8. »</u></p> <p>COM-38</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>prévus par les dispositions du chapitre II peuvent être suspendus ou retirés par l'autorité qui les a délivrés en cas de méconnaissance des prescriptions de ce titre ou des mesures prises pour leur application.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>Section 2 : Recherche, constatation et poursuite des infractions pénales</p>		<p>Article 12 terdecies (nouveau)</p>	<p>Article 12 terdecies</p>
		<p>Le chapitre VI du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Art. L. 5336-5. – Rendent compte immédiatement, à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie territorialement compétent, des délits définis par les dispositions du présent titre dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions :</p>		<p>1° L'article L. 5336-5 est complété par un 4° ainsi rédigé :</p>	<p>1° Supprimé</p>
			<p>COM-39</p>
<p>1° Les surveillants de port ;</p>			
<p>2° Les auxiliaires de surveillance ;</p>			
<p>3° Pour les infractions à la police de la signalisation maritime, les commandants des bâtiments et aéronefs de l'État, les agents de l'autorité maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les guetteurs des postes sémaphoriques ou les officiers de permanence des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>commandants de navires baliseurs et les pilotes spécialement assermentés à cet effet ainsi que les agents des douanes.</p>	—	<p>« 4° Les officiers de port et officiers de port adjoints dans le cadre des actes de procédure liés aux délits définis à l'article L. 5336-10. » ;</p>	—
<p>Section 3 : Sanctions pénales Sous-section 1 : Sûreté portuaire</p>		<p>2° À l'article L. 5336-10, après le mot : « puni », sont insérés les mots : « de six mois d'emprisonnement et ».</p>	<p>2° Sans modification</p>
<p>Art. L. 5336-10. – Est puni de 3 750 € d'amende le fait de s'introduire ou tenter de s'introduire sans autorisation dans une zone d'accès restreint définie en application de l'article L. 5332-2.</p>			<p><u>Article 12 quaterdecies (nouveau)</u></p>
<p>Livre VII : Dispositions relatives à l'outre-mer Titre VI : Nouvelle-Calédonie Chapitre III : Les ports maritimes</p>			<p><u>Le code des transports est ainsi modifié :</u></p>
<p>Art. L. 5763-1. – Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8, L. 5336-10 et L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables en</p>			<p><u>1° L'article L. 5763-1 est ainsi modifié :</u></p>
			<p><u>a) Au premier alinéa, les références : « L. 5332-1 » et « L. 5332-7 » sont remplacées respectivement par les références : « L. 5332-1 A » et « L. 5332-8 » et après la référence : « L. 5336-1 », il</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
Nouvelle-Calédonie.. –	—	—	est <u>inséré</u> la <u>référence</u> : <u>« L. 5336-1-1 »</u> ; b) <u>Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u> <u>« Pour l'application de l'article L. 5332-8, les mots : "dans le département" sont remplacés par les mots : "en Nouvelle-Calédonie" »</u> ;
.....			
Titre VII : Polynésie française Chapitre III : Les ports maritimes			2° <u>L'article L. 5773-1 est ainsi modifié :</u>
Art. L. 5773-1. – Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8 et L. 5336-10 sont applicables en Polynésie française.			a) <u>Au premier alinéa, les références : « L. 5332-1 » et « L. 5332-7 » sont remplacées respectivement par les références : « L. 5332-1 A » et « L. 5332-8 » et après la référence : « L. 5336-1 », il est inséré la référence : « L. 5336-1-1 » ;</u> b) <u>Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u> <u>« Pour l'application de l'article L. 5332-8, les mots : "dans le département" sont remplacés par les mots : "en Polynésie française" » ;</u>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	—	—
<p>Titre VIII : Wallis-et-Futuna Chapitre III : Les ports maritimes</p>			
<p>Art. L. 5783-1. – Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8 et L. 5336-10 sont applicables à Wallis-et-Futuna.</p>			<p><u>3° L'article L. 5783-1 est ainsi modifié :</u></p>
			<p><u>a) Au premier alinéa, les références : « L. 5332-1 » et « L. 5332-7 » sont remplacées respectivement par les références : « L. 5332-1 A » et « L. 5332-8 » et après la référence : « L. 5336-1 », il est inséré la référence : « L. 5336-1-1 » ;</u></p>
			<p><u>b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
			<p><u>« Pour l'application de l'article L. 5332-8, les mots : "dans le département" sont remplacés par les mots : "à Wallis-et-Futuna" ».</u></p>
.....			<p>COM-50</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	TITRE II SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES	TITRE II SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES	TITRE II SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES
	Article 13	Article 13	Article 13
	L'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :	I. – Supprimé	Sans modification
	1° Au 3°, après le mot : « agriculteurs », sont insérés les mots : « , des aquaculteurs » ;		
	2° Le 4° est complété par les mots : « et de l'aquaculture » ;		
	3° Le 6° est ainsi rédigé : « De développer sur le territoire national la valeur ajoutée dans chacune des filières agricoles, aquacoles et alimentaires, d'en améliorer la place sur le marché national et de renforcer la capacité exportatrice de la France. »	II (nouveau). – L'article L. 2 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :	
Code rural et de la pêche maritime Livre Préliminaire : Objectifs de la politique en faveur de l'agriculture, de l'alimentation et de la pêche maritime			
Art. L. 2. – La politique des pêches maritimes, de l'aquaculture et des activités halioalimentaires définie à l'article L. 911-2 du présent code concourt à la politique de l'alimentation et au développement des régions littorales, en favorisant la compétitivité de la filière et		1° A Les mots : « de	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>la mise sur le marché de produits de qualité, dans le cadre d'une exploitation durable de la ressource.</p>		<p>la filière » sont remplacés par les mots : « des filières des pêches maritimes, de l'aquaculture et des activités halioalimentaires » ;</p> <p>1° La dernière occurrence du mot : « et » est remplacée par les mots : « , le développement de leur valeur ajoutée, » ;</p> <p>2° Après le mot : « qualité », sont insérés les mots : « , le renforcement de la place de ces filières sur le marché national et de la capacité exportatrice de la France » ;</p> <p>3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Cette politique vise à soutenir le revenu, à développer l'emploi et à améliorer la qualité de vie des pêcheurs, des aquaculteurs et des salariés de ces filières ainsi qu'à soutenir la recherche, l'innovation et le développement, en particulier dans la filière aquacole. »</p>	
<p>Livre VI : Production et marchés Titre V : Les productions animales Chapitre III : Reproduction et amélioration génétique des animaux d'élevage Section 1 : Dispositions générales</p>	<p>Article 14</p> <p>Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :</p>	<p>Article 14</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p>	<p>Article 14</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p>Art. L. 653-2. – I. – Des décrets en Conseil d'État déterminent :</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>1° Les _____ règles applicables à la monte privée et à la monte publique naturelle et artificielle ;</p>	<p>I. – Après le 1° du I de l'article L. 653-2 est inséré un 1° bis ainsi rédigé :</p>	<p>1° Le I _____ de l'article L. 653-2 est complété par un 4° ainsi rédigé :</p>	<p>1° Sans modification</p>
<p>2° Les _____ règles auxquelles sont soumis les essais de nouvelles races, les essais de croisements ou de techniques de reproduction artificielle, y compris le clonage, le choix et l'utilisation des animaux reproducteurs employés en monte naturelle ou artificielle, ainsi que leurs modalités de contrôle ;</p>	<p>« 1° bis. – Les _____ règles applicables en matière de reproduction et d'amélioration génétiques des ressources conchylicoles. »</p>	<p>« 4° Les _____ règles applicables à la reproduction et à l'amélioration génétique des _____ ressources conchylicoles. » ;</p>	<p>2° Supprimé</p>
<p>3° Les _____ garanties, en particulier _____ d'ordre zootechnique, exigées pour la mise sur le marché des animaux reproducteurs et de leur matériel de reproduction, d'une race, d'une population animale sélectionnée ou d'un type génétique hybride.</p>	<p>II. – Après le mot : « assimilés » supprimer la fin du 4° de l'article L. 722-1.</p>	<p>2° Supprimé</p>	<p>3° Alinéa sans modification</p>
<p>Titre IV : La valorisation des produits agricoles, forestiers ou alimentaires et des produits de la mer</p>	<p>III. – L'article 640-1 est ainsi modifié :</p>	<p>3° L'article L. 640-1 est ainsi modifié :</p>	
<p>Art. L. 640-1. – La politique conduite dans le domaine de la qualité et de l'origine des produits agricoles, forestiers ou alimentaires et des produits de la mer répond aux</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>objectifs suivants :</p> <p>.....</p> <p>- renforcer le développement des secteurs agricoles, halieutiques, forestiers et alimentaires et accroître la qualité des produits par une segmentation claire du marché ;</p> <p>- fixer sur le territoire la production agricole, forestière ou alimentaire et assurer le maintien de l'activité économique notamment en zones rurales défavorisées par une valorisation des savoir-faire et des bassins de production ;</p> <p>- répartir de façon équitable les fruits de la valorisation des produits agricoles, forestiers ou alimentaires et des produits de la mer entre les producteurs, les transformateurs et les entreprises de commercialisation.</p>	<p>1° Au troisième alinéa, après le mot : « halieutiques » est inséré le mot : « aquacoles » ;</p> <p>2° Le quatrième alinéa est complété par les mots : « et par l'encouragement à la reprise d'exploitation par de nouveaux exploitants ».</p> <p>3° Au cinquième alinéa, après le mot : « agricoles », est inséré le mot : « aquacoles ».</p>	<p>a) Au troisième alinéa, après le mot : « halieutiques », il est inséré le mot : « aquacoles » ;</p> <p>b) L'avant-dernier alinéa est complété par les mots : « ainsi que par l'encouragement à la reprise d'exploitation par de nouveaux exploitants » ;</p> <p>c) Au dernier alinéa, après le mot : « agricoles », il est inséré le mot : « aquacoles ».</p>	<p>a) Sans modification</p> <p>b) Supprimé</p> <p style="text-align: right;">COM-46</p> <p>c) Sans modification</p>
<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p> <p>I. – L'article L. 911-1 est ainsi modifié :</p> <p style="text-align: center;">Livre IX : Pêche maritime et aquaculture marine Titre I^{er} : Dispositions communes Chapitre I^{er} : Dispositions générales</p> <p>Art. L. 911-1. – L'exercice de la pêche</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>Le livre IX du même code est ainsi modifié :</p> <p>1° Le premier alinéa de l'article L. 911-1 est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« Sont soumis au</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>Le livre IX du même code est ainsi modifié :</p> <p>1° Le premier alinéa de l'article L. 911-1 est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« Sont soumis au</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p>1° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées, est soumis aux dispositions du présent livre qui s'appliquent également à l'élevage des animaux et à la culture des végétaux marins.</p>	<p>présent livre :</p> <p>« 1° L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer comme sur l'estran et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées ;</p> <p>« 2° L'exercice en général de l'aquaculture, de la pisciculture, des élevages marins et des autres cultures marines, c'est-à-dire les activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales ;</p> <p>« 3° L'exercice en particulier de la conchyliculture c'est-à-dire les activités d'exploitation du cycle biologique des mollusques bivalves ;</p> <p>« 4° Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement,</p>	<p>présent livre :</p> <p>« 1° L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer, sur l'estran et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées ;</p> <p>« 2° L'exercice de l'aquaculture, c'est-à-dire la conchyliculture, la pisciculture, les élevages marins et les autres cultures marines, qui constituent des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales. Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits. » ;</p> <p>« 3° Supprimé</p> <p>« 4° Supprimé</p>	<p>_____</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Pour l'application du présent livre, des décrets fixent les limites des affaires maritimes et les points de cessation de la salure des eaux pour les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer.</p>	<p>—</p> <p>l'expédition ou la première mise en marché de leurs produits.</p> <p>« Pour l'application du présent livre, des décrets fixent les limites des affaires maritimes et les points de cessation de la salure des eaux pour les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer. »</p>	<p>—</p> <p>Alinéa supprimé</p>	<p>—</p>
<p>Art. L. 911-2. – La politique des pêches maritimes, de l'aquaculture marine et des activités halio-alimentaires a pour objectifs, en conformité avec les principes et les règles de la politique commune des pêches et dans le respect des engagements internationaux :</p>	<p>II. – L'article L. 911-2 est ainsi modifié :</p>	<p>2° L'article L. 911-2 est ainsi modifié :</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p>
<p>1° De permettre d'exploiter durablement et de valoriser le patrimoine collectif que constituent les ressources halieutiques auxquelles la France accède, tant dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté que dans les autres eaux où elle dispose de droits de pêche en vertu d'accords internationaux ou dans les zones de haute mer ;</p>	<p>1° Au 1°, après le mot : « constituent » sont insérés les mots : « les écosystèmes marins et les ressources halieutiques » ;</p>	<p>a) Au 1°, les mots : « dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté que » sont remplacés par les mots : « sur l'estran que dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté et » ;</p>	<p>a) Sans modification</p>
<p>2° De favoriser le développement de la</p>	<p>2° Au même 1°, après le mot : « accède », sont insérés les mots : « tant sur son littoral » ;</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	<p>b) Sans modification</p>
	<p>3° Au même 1°, le mot : « tant » est remplacé par le mot : « que » ;</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	
	<p>4° Au même 1°, la première occurrence du mot : « que » est remplacée par le mot : « et » ;</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	
	<p>5° Au 2°, les mots :</p>	<p>b) À la fin du 2°, les</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
recherche dans la filière ;	« la filière » sont remplacés par les mots : « les filières des pêches maritimes et de l'aquaculture » ;	mots : « la filière » sont remplacés par les mots : « les filières des pêches maritimes, de l'aquaculture marine et des activités halioalimentaires » ;	—
3° De faciliter l'adaptation aux marchés intérieurs et extérieurs de la filière des pêches maritimes et de l'aquaculture marine, qui comprend les activités de production, de transformation et de commercialisation ;	6° Au 3°, les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » et le mot : « comprend » est remplacé par le mot : « comprennent » ;	c) Au 3°, les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » et le mot : « comprend » est remplacé par le mot : « comprennent » ;	c) Sans modification
4° De promouvoir une politique de qualité et d'identification des produits ;			
5° De créer les conditions assurant le maintien et le renouvellement d'une flotte adaptée à ces objectifs ainsi que le développement et la modernisation des entreprises de l'aval de la filière ;	7° Au 5°, les mots : « d'une flotte adaptée » sont remplacés par les mots : « des flottes de pêches maritimes et de l'aquaculture adaptées » ;	d) Au 5°, les mots : « d'une flotte adaptée » sont remplacés par les mots : « des flottes des pêches maritimes et de l'aquaculture adaptées » et les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » ;	d) Sans modification
6° De développer les activités d'aquaculture marine, notamment en veillant à la qualité du milieu ;	8° Le 6° est complété par les mots : « et en favorisant l'implantation de nouveaux sites aquacoles ».	e) Au 6°, après le mot : « notamment », sont insérés les mots : « les activités d'aquaculture marine à terre, en facilitant l'implantation de sites aquacoles à proximité du littoral, en facilitant le pompage et l'acheminement d'eau de mer sur ces sites et » ;	e) Au 6°, après le mot : « notamment », sont insérés les mots : « les activités d'aquaculture marine <u>en mer et</u> à terre, en facilitant l'implantation de sites aquacoles à proximité du littoral, en facilitant le pompage et l'acheminement d'eau de mer sur ces sites et » ;
7° D'assurer la modernisation et le développement d'activités diversifiées au bénéfice de l'économie des régions littorales.			COM-47

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Chapitre II : Organisations professionnelles Section 1 : Organisation professionnelle des pêches maritimes et des élevages marins</p>	<p>III. – Aux I et II de l'article L. 912-4, après la première occurrence du mot : « représentants » sont insérés les mots : « âgés de moins de soixante-cinq ans révolus ».</p>	<p>3° Après le II de l'article L. 912-4, il est inséré un II bis ainsi rédigé :</p>	<p>3° Sans modification</p>
<p>Art. L. 912-4. – I. – Le comité national mentionné à l'article L. 912-1 est administré par un conseil composé de représentants des chefs des entreprises de pêche maritime et d'élevage marin, de représentants des coopératives maritimes mentionnées aux articles L. 931-5 et suivants, de représentants des organisations de producteurs telles que définies à la section 3 du présent chapitre et de représentants des élevages marins. Il comprend également des représentants des comités régionaux mentionnés à l'article L. 912-1.</p>			
<p>En outre, participent aux travaux de ce comité, avec voix consultative, des représentants des entreprises de premier achat et de transformation de la filière des pêches maritimes et des élevages marins.</p>			
<p>II. – Les comités régionaux et les comités départementaux ou interdépartementaux sont administrés par un conseil composé de représentants des équipages et salariés des entreprises de pêche maritime et d'élevage marin et des chefs de ces entreprises, de représentants des coopératives maritimes mentionnées aux articles L. 931-5 et suivants, de représentants des</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>organisations de producteurs telles que définies à la section 3 du présent chapitre.</p>	—	—	—
<p>Les conseils des comités régionaux comprennent également des représentants des comités départementaux ou interdépartementaux.</p>			
<p>En outre, participent aux travaux de ces conseils, avec voix consultative, des représentants des entreprises de premier achat et de transformation de la filière des pêches maritimes et des élevages marins.</p>			
<p>III. – Les conseils du comité national, des comités régionaux et départementaux élisent en leur sein un bureau.</p>			
	<p>IV. – L'article L. 921-1 est ainsi rédigé :</p>	<p>« II bis. – Les membres des conseils du comité national, des comités régionaux et des comités départementaux et interdépartementaux sont âgés de moins de soixante-cinq ans à la date de leur élection ou de leur désignation. » ;</p>	
	<p>« Art. L. 921-1. – Dans le respect des objectifs mentionnés à l'article L. 911-2, la récolte des végétaux marins, l'exercice de la pêche maritime embarquée à titre professionnel, scientifique ou de loisir, de la pêche maritime non embarquée à titre professionnel, scientifique ou de loisir, de la pêche sous-marine à titre</p>	<p>4° Supprimé</p>	<p>4° Supprimé</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Titre II : Conservation et gestion des ressources halieutiques Chapitre III : Aquaculture marine</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>professionnel, scientifique ou de loisir et de la pêche à pied à titre professionnel, scientifique ou non peuvent être soumis à la délivrance d'autorisations. »</p> <p>V. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre IX est complétée par un article L. 921-7-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 921-7-1. – Dès l'enregistrement du navire de pêche professionnelle au registre national mentionné à l'article L. 921-7 et en conformité avec les principes et les règles de la politique commune des pêches une licence européenne de pêche est délivrée à tout navire de pêche de l'Union européenne utilisé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes.</p> <p>« Les conditions d'attribution des licences européennes des navires de pêche professionnelle, qui en aucun cas ne sont cessibles, sont fixées par décret en Conseil d'État. Ce décret détermine, en fonction des objectifs prévus à l'article L. 921-6 et de la situation effective des capacités de capture de la flotte, les critères de suspension et de retrait des licences. »</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>5° Supprimé</p> <p>5° bis (nouveau) Le premier alinéa de l'article L. 923-1-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>5° Supprimé</p> <p>5° bis Sans modification</p>
<p>Art. L. 923-1-1. – Des schémas régionaux de</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>développement de l'aquaculture marine sont établis dans chaque région comportant une façade maritime afin de recenser les sites existants et les sites propices au développement d'une aquaculture marine durable.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>.....</p> <p>Titre III : Entreprises et commercialisation des produits de la mer Chapitre I^{er} : Entreprises de la pêche maritime et de l'aquaculture marine Section 2 : Sociétés de pêche artisanales et coopératives maritimes Sous-section 1 : Sociétés de pêche artisanales</p>	<p>VI. – L'article L. 931-2 est ainsi modifié :</p>	<p>6° L'article L. 931-2 est ainsi modifié :</p>	<p>6° Alinéa sans modification</p>
<p>Art. L. 931-2. – La société de pêche artisanale est une société soumise au régime d'imposition des sociétés de personnes ou une société à responsabilité limitée et dont 100 % des droits sociaux et des droits de vote sont détenus par un ou des pêcheurs qui en assurent en droit la direction et sont embarqués sur le ou les deux navires dont la société est totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire, ou qu'elle détient en copropriété avec un armement coopératif ou une société visée à l'article 238 bis HP du code général des impôts agrées dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder dix ans. Pour l'application du présent article, les parts détenues par</p>	<p>1° À la première phrase, les mots : « société à responsabilité limitée » sont remplacés par les mots : « société de capitaux » et le taux « 100 % » par le taux « 50 % » ;</p>	<p>a) À la première phrase, les mots : « à responsabilité limitée » sont remplacés par les mots : « de capitaux » et le taux : « 100 % » est remplacé par le taux : « au moins 51 % » ;</p>	<p>a) Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>les ascendants, descendants ou conjoints des marins pêcheurs sont assimilées à celles détenues par ces derniers.</p>	<p>2° À la même phrase, le mot : « deux » est supprimé ;</p> <p>3° À la même phrase, après la seconde occurrence du mot : « est » sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« 1° soit totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire, ou qu'elle détient en copropriété avec un armement coopératif agréé dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder quinze ans ;</p> <p>« 2° soit exploitante. »</p>	<p>b) Supprimé</p> <p>c) Après les mots : « société est », la fin de la même phrase est remplacée par trois alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« 1° Soit totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire ;</p> <p>« 1° bis (nouveau) Soit copropriétaire avec un armement coopératif agréé dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder quinze ans ;</p> <p>« 2° Soit exploitante. » ;</p> <p>d) (nouveau) La seconde phrase est supprimée ;</p> <p>e) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Pour l'application du présent article, les parts détenues par les ascendants, les descendants ou les conjoints des marins pêcheurs sont assimilées à celles détenues par ces</p>	<p>b) Supprimé</p> <p>c) Alinéa sans modification</p> <p>« 1° Soit totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire, <u>y compris suite à une opération de financement participatif et de mobilisation de l'épargne locale ;</u></p> <p>COM-12</p> <p>« 1° bis Sans modification</p> <p>« 2° Sans modification</p> <p>d) Sans modification</p> <p>e) Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	— VII. – Au deuxième alinéa de l'article L. 942-2 les deux occurrences des mots : « aux 1° et 2° de » sont supprimées.	— derniers. » ; 7° Supprimé	— 7° Supprimé
<p>Titre IV : Contrôles et sanctions Chapitre VI : Sanctions administratives</p>	<p>VIII. – Le chapitre VI du titre IV du livre IX est complété par un article L. 946-7-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 946-7-1. – Les organisations de producteurs mentionnées à l'article L. 912-11 peuvent en application de l'article L. 921-2 et L. 912-12-11 :</p> <p>« 1° infliger une sanction pécuniaire dont le montant ne peut excéder le chiffre d'affaires de l'expédition maritime au cours de laquelle les manquements commis ont été constatés ;</p> <p>« 2° suspendre ou retirer les autorisations de pêche qu'ils délivrent en application du cinquième alinéa de l'article L. 921-2.</p> <p>« Les intéressés sont avisés au préalable des faits relevés à leur rencontre et des sanctions qu'ils encourent ainsi que du délai dont ils disposent pour faire valoir leurs observations.</p> <p>« La sanction pécuniaire, la suspension et le retrait de l'autorisation de pêche ne peuvent être prononcés plus d'un an à compter de la date de</p>	<p>8° Le chapitre VI du titre IV est complété par un article L. 946-8 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 946-8. – Les organisations de producteurs mentionnées à l'article L. 912-11 peuvent, en application de l'article L. 912-12-1 :</p> <p>« 1° Infliger une sanction pécuniaire dont le montant ne peut excéder le chiffre d'affaires de l'expédition maritime au cours de laquelle les manquements aux règles de gestion durable des sous-quotas ont été constatés ;</p> <p>« 2° Suspendre ou retirer les autorisations de pêche qu'elles délivrent en application de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 921-2.</p> <p>« Les adhérents intéressés sont avisés au préalable des faits relevés à leur rencontre et des sanctions qu'ils encourent, ainsi que du délai dont ils disposent pour faire valoir leurs observations.</p> <p>« La sanction pécuniaire, la suspension ou le retrait des autorisations de pêche ne peuvent être prononcés au delà d'un délai d'un an à compter de la date</p>	<p>8° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Titre III : Entreprises et commercialisation des produits de la mer Chapitre I^{er} : Entreprises de la pêche maritime et de l'aquaculture marine</p>	<p>—</p> <p>constatation des faits.</p> <p>« En cas de carence de l'organisation de producteurs, l'autorité administrative peut se substituer à celui-ci dans son pouvoir de sanction en exerçant les pouvoirs prévus à l'article L. 946-1. »</p>	<p>—</p> <p>de constatation des faits.</p> <p>« En cas de carence de l'organisation de producteurs, l'autorité administrative peut se substituer à celle-ci dans son pouvoir de sanction en exerçant les pouvoirs prévus à l'article L. 946-1. »</p> <p>Article 15 bis (nouveau)</p> <p>Le chapitre I^{er} du titre III du livre IX du même code est complété par une section 3 ainsi rédigée :</p> <p>« Section 3</p> <p>« Gestion des risques de production</p> <p>« Art. L. 931-31. – Des fonds de mutualisation agréés par l'autorité administrative contribuent à l'indemnisation des pertes économiques découlant de phénomènes climatiques défavorables, d'incidents environnementaux et des coûts de sauvetage de pêcheurs ou de navires de pêche en cas d'accident de mer au cours de leurs activités de pêche.</p> <p>« Ces fonds de mutualisation sont financés par les versements effectués par les entreprises de la pêche maritime et, pour les secteurs relevant de la politique commune de la pêche, par l'Union européenne et par l'État.</p> <p>« L'affiliation des entreprises de pêche à un</p>	<p>—</p> <p>Article 15 bis</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	fonds de mutualisation peut être rendue obligatoire par décret en Conseil d'État. « Les règles régissant, selon les métiers de pêche ou les risques couverts, l'établissement et le fonctionnement des fonds de mutualisation, les conditions de leur agrément, les conditions et modalités de l'indemnisation des entreprises de pêche ainsi que la gestion et le contrôle du respect de ces règles sont fixées par décret en Conseil d'État. »	—
	Article 16 Le Gouvernement remet au Parlement, dans le délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un ensemble de trois rapports portant sur :	Article 16 Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les possibilités et les conditions, pour les pêcheurs et les aquaculteurs, d'une diversification de leur activité par le tourisme, notamment le pescatourisme et la commercialisation directe des produits de la pêche, transformés ou non.	Article 16 Sans modification
	1. les possibilités et les conditions de diversification d'activité des marins-pêcheurs par le tourisme, notamment : pescatourisme et commercialisation directe des produits de la pêche transformés ou non ;	Alinéa supprimé	
	2. les conséquences sur l'environnement, la biodiversité et la ressource exploitée par les pêcheurs professionnels, de la pêche récréative en mer et sur	Alinéa supprimé	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	<p>l'estran ; et les résultats d'une consultation des organisations concernées sur ce sujet.</p>	—	—
	<p align="center">Article 17</p>	<p align="center">Article 17</p>	<p align="center">Article 17</p>
	<p>Le chapitre III du titre I^{er} du livre II de la deuxième partie du code de la défense est complété par un article L. 2213-9 ainsi rédigé :</p> <p align="center">« Art. L. 2213-9. – Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature et permettre de compléter les moyens des forces armées en tant que de besoin. La composition de cette flotte stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire. »</p>	<p align="center">Supprimé</p>	<p align="center">Suppression maintenue</p>
	<p align="center">Article 18</p>	<p align="center">Article 18</p>	<p align="center">Article 18</p>
	<p>Le code de l'environnement est ainsi modifié :</p>	<p align="center">Alinéa sans modification</p>	<p align="center">Sans modification</p>
	<p>I. – L'article L. 161-1 est ainsi modifié :</p>	<p align="center">1° Supprimé</p>	
	<p>1° Au 2°, après le mot : « eaux », sont insérés les mots : « et des zones protégées au titre de la Directive cadre sur l'Eau et de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin, ainsi que toutes les autres directives pertinentes en matière de protection de</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	<p>l'environnement marin. »</p> <p>2° Après le 4° du I, est inséré un 5° ainsi rédigé :</p> <p>« 5° Affectent les zones protégées que constituent les zones de productions conchyloles et de production conchylole et aquacole, les ressources conchyloles et les activités associées, notamment ceux impliquant des restrictions d'activités telles que l'interdiction temporaire de mise en marché à des fins de protection de la santé humaine. »</p> <p>II. – L'article L. 211-1 est ainsi modifié :</p> <p>1° Au 2° les mots : « ou bactériologique » sont remplacés par les mots : « bactériologiques ou microbiologiques » ;</p> <p>2° Le même 2° est complété par les mots : « et de porter atteinte aux eaux et ressources de la conchyliculture ou des élevages marins » ;</p> <p>3° Le neuvième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Des décrets en Conseil d'État précisent les critères retenus d'une part pour l'application du 1° et d'autre part pour l'application du 2° en ce qu'il concerne les eaux conchyloles. ».</p>	—	—
Code de l'environnement Livre II : Milieux physiques Titre I^{er} : Eau et milieux	III. – L'article L. 211-3 est ainsi modifié :	2° Supprimé	3° Le II de l'article L. 211-3 est ainsi modifié :

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>aquatiques et marins Chapitre I^{er} : Régime général et gestion de la ressource</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>1° Après le 3° du II, il est inséré un 4° rédigé :</p> <p>« 4° Fixer les dispositions particulières applicables à la protection des ressources conchyliques et piscicoles. » ;</p> <p>2° Au a) du 4° du II, après le mot : « versant », sont insérés les mots : « pour la protection des ressources conchyliques et piscicoles » ;</p> <p>3° Au 5° du II, est inséré un d) ainsi rédigé :</p> <p>« d) Des eaux et des zones de production conchyliques, objectifs 2006/113 et Directive cadre stratégie pour le milieu marin. Le programme d'actions peut prévoir l'interdiction de l'usage de substances. Il peut interdire de jeter, déverser ou laisser écouler, directement ou indirectement en mer ou dans la partie des cours d'eau, canaux ou plans d'eau où les eaux sont salées, des substances ou organismes nuisibles pour la conservation ou la reproduction des mammifères marins, poissons, crustacés, coquillages, mollusques ou végétaux, ou de nature à les rendre impropres à la consommation. »</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>a) Supprimé</p> <p>b) Supprimé</p> <p>c) Supprimé</p>	<p style="text-align: center;">—</p>
<p>Art. L. 211-3. – I. – En complément des règles générales mentionnées à l'article L. 211-2, des prescriptions nationales ou particulières à certaines</p>		<p>d) (nouveau) II est ajouté un 9° ainsi rédigé :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>parties du territoire sont fixées par décret en Conseil d'État afin d'assurer la protection des principes mentionnés à l'article L. 211-1.</p> <p>II. – Ces décrets déterminent en particulier les conditions dans lesquelles l'autorité administrative peut :</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>IV. – Le 5° du IV de l'article L. 212-1 est complété par les mots : « et de protéger les eaux et zones de production conchylicoles. »</p>	<p>« 9° Fixer les dispositions particulières applicables à la protection des ressources conchylicoles et piscicoles. Ces dispositions peuvent prévoir une surveillance renforcée de la qualité physique, chimique, biologique, bactériologique et microbiologique des eaux, ainsi que toute mesure de lutte contre les pollutions. » ;</p> <p>4° Supprimé</p>	<p>—</p>
<p>Chapitre III : Structures administratives et financières</p> <p>Section 1 : Comité national de l'eau</p> <p>Art. L. 213-1. – Le Comité national de l'eau a pour mission :</p> <p>1° De donner son avis sur les circonscriptions géographiques des bassins et groupements de bassins et sur tout problème commun à deux ou plusieurs bassins ou</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>groupements de bassin ;</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>2° De donner son avis sur tous les projets d'aménagement et de répartition des eaux ayant un caractère national ainsi que sur les grands aménagements régionaux ;</p>			
<p>3° De donner son avis sur les projets de décret concernant la protection des peuplements piscicoles ;</p>	<p>V. – Le quatrième alinéa de l'article L. 213-1 est complété par les mots : « et conchylicoles ».</p>	<p>5° Le 3° de l'article L. 213-1 est complété par les mots : « et conchylicoles » ;</p>	
<p>4° De donner, sur proposition d'un comité consultatif constitué en son sein, son avis sur le prix de l'eau facturé aux usagers et la qualité des services publics de distribution d'eau et d'assainissement.</p>			
<p>Livre III : Espaces naturels Titre II : Littoral Chapitre I^{er} : Protection et aménagement du littoral Section 1 : Dispositions générales</p>	<p>VI. – L'article L. 321-1 est ainsi modifié :</p>	<p>6° Le II de l'article L. 321-1 est ainsi modifié :</p>	
<p>Art. L. 321-1. – I. – Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur.</p>			
<p>II. – La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'État et des collectivités locales, ou de leurs groupements, ayant pour objet :</p>			
<p>1° La mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>du littoral ;</p> <p>2° La protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;</p> <p>3° La préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes ;</p> <p>4° Le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.</p>	<p>1° Au 4° du II, après le mot : « sylvicoles », insérer les mots : « des activités conchyliques » ;</p> <p>2° Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les schémas de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme concernés ne peuvent être contraires aux présentes dispositions. »</p>	<p>a) Au 4, après le mot : « sylvicoles », sont insérés les mots : « des activités aquacoles, » ;</p> <p>b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Dans le respect de l'objectif de développement durable, l'action des collectivités publiques en matière de planification contribue à la réalisation de cette politique d'intérêt général. »</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Code rural et de la pêche maritime Livre IX : Pêche maritime et aquaculture marine Titre II : Conservation et gestion des ressources halieutiques Chapitre III : Aquaculture marine</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 18 bis (nouveau)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Article 18 bis</p>
<p>Art. L. 923-1-1. –</p>		<p>Après le mot : « schémas », la fin du dernier alinéa de l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigée : « en veillant à la réalisation de l'objectif de développement de la production aquacole défini à l'article L. 2 du présent code. Ils ne font obstacle ni à l'installation ou à l'extension des établissements aquacoles ni à l'accessibilité des zones aquacoles. »</p>	<p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Code général des collectivités territoriales Quatrième partie : La région Livre IV : Régions à statut particulier et collectivité territoriale de Corse Titre III : Les régions d'outre-mer Chapitre III : Attributions Section 3 : Attributions des régions d'outre-mer en matière de développement économique et d'aménagement du territoire Sous-section 4 : Mise en valeur des ressources de la mer</p>		<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE II BIS DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX COLLECTIVITÉS, RÉGIONS ET DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (Division et intitulé nouveaux)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE II BIS DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUX COLLECTIVITÉS, RÉGIONS ET DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER</p>
		<p style="text-align: center;">Article 18 ter (nouveau)</p>	<p style="text-align: center;">Article 18 ter</p>
		<p>Après le premier alinéa de l'article L. 4433-15-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
politique commune des pêches.	—	« L'État veille à favoriser la participation de la région, de la collectivité territoriale de Guyane, de la collectivité territoriale de Martinique et du Département de Mayotte aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans son bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes, en y associant les organismes scientifiques compétents en matière halieutique et, en tant que de besoin, les organismes professionnels. »	—
<p>.....</p> <p>Code rural et de la pêche maritime Livre IX : Pêche maritime et aquaculture marine Titre V : Dispositions applicables à l'outre-mer</p>	Article 18 quater (nouveau)	Au début du titre V du livre IX du code rural et de la pêche maritime, il est ajouté un chapitre I ^{er} A ainsi rédigé :	Article 18 quater Sans modification
		« Chapitre I ^{er} A	
		« Objectifs de la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer	
		« Art. L. 951-1 A. – Outre ceux définis à l'article L. 911-2, la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer a pour objectif, dans un contexte spécifique lié à une insularité ou à un éloignement marqué, de valoriser au mieux les productions locales de la pêche et de l'aquaculture en	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	s'appuyant sur les dispositions de la politique commune de la pêche applicable aux régions ultrapériphériques. »	—
	TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES	TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES	TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES
	Article 19	Article 19	Article 19
Code des assurances Livres I^{er} : Le contrat Titre I^{er} : Règles communes aux assurances de dommages et aux assurances de personnes Chapitre I^{er} : Dispositions générales	Le code des assurances est ainsi modifié :	Alinéa sans modification	Sans modification
Art. L. 111-6. – Sont regardés comme grands risques :			
1° Ceux qui relèvent des catégories suivantes :			
a) Les corps de véhicules ferroviaires, aériens, maritimes, lacustres et fluviaux ainsi que la responsabilité civile afférente auxdits véhicules ;			
.....	I. – Au 1° de l'article L. 111-6 est ajouté un d) ainsi rédigé :	1° Le 1° de l'article L. 111-6 est complété par un d ainsi rédigé :	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	« d) Les installations d'énergies marines renouvelables ».	« d) Les installations d'énergies marines renouvelables ; »	—
Titre II : Règles relatives aux assurances de dommages Chapitre V : L »assurance des risques de catastrophes naturelles			
Art. L. 125-5. – Sont exclus du champ d'application du présent chapitre les dommages causés aux récoltes non engrangées, aux cultures, aux sols et au cheptel vif hors bâtiment, dont l'indemnisation reste régie par les dispositions du chapitre I ^{er} du titre VI du livre III du code rural et de la pêche maritime.			
Sont également exclus du champ d'application du présent chapitre les dommages subis par les corps de véhicules aériens, maritimes, lacustres et fluviaux, ainsi que les marchandises transportées et les dommages mentionnés à l'article L. 242-1.	II. – Au deuxième alinéa de l'article L. 125-5 après le mot : « fluviaux », sont insérés les mots : « les installations d'énergies marines renouvelables ».	2° Au deuxième alinéa de l'article L. 125-5, après le mot : « fluviaux », sont insérés les mots : « les installations d'énergies marines renouvelables ».	
Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte			
Art. 52. –			
VII. – L'État favorise, notamment en soutenant des opérations pilotes, l'installation de systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié et d'alimentation			<u>Article 19 bis A (nouveau)</u>
			<u>Le VII de l'article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la</u>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>électrique à quai dans les ports pour les navires et les bateaux.</p>	—	—	<p><u>transition énergétique pour la croissance verte est complété par les mots : « , en vue de leur généralisation à compter du 1^{er} janvier 2025 ».</u></p>
<p>Code des transports Cinquième partie : Transport et navigation maritimes Livre I^{er} : Le navire Titre I^{er} : Statut des navires Chapitre I^{er} : Identification des navires</p>		<p>Article 19 bis (nouveau)</p>	<p>COM-40</p>
<p>Titre II : Régimes de responsabilité et obligations d'assurance Chapitre I^{er} : Régime général de responsabilité Section 1 : Dispositions générales</p>		<p>Le code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Article 19 bis</p>
<p>Art. L. 5121-2. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés terrestres ou nautiques agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'au</p>		<p>1° Après l'article L. 5111-1, il est inséré un article L. 5111-1-1 ainsi rédigé :</p>	<p>Sans modification</p>
		<p>« Art. L. 5111-1-1. – Un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire battant pavillon français, doit porter des marques extérieures d'identification définies par voie réglementaire. » ;</p>	
		<p>2° Au premier alinéa de l'article L. 5121-2, les mots : « ainsi qu'au » sont remplacés par le mot : « , au » et, après le mot : « fonctions », sont insérés les mots : « ainsi qu'à la personne commandant un engin flottant de surface ou</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>_____</p> <p>propriétaire lui-même.</p> <p>Elles peuvent être invoquées par le capitaine et les autres membres de l'équipage, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.</p>	_____	<p>_____</p> <p>sous-marin dans les conditions définies au premier alinéa de l'article L. 5121-3 » ;</p>	_____
<p>Si le propriétaire du navire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.</p>			
<p>Section 2 : Le droit à limitation de responsabilité</p>		<p>3° L'article L. 5121-3 est ainsi modifié</p>	
<p>Art. L. 5121-3. – Les personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 peuvent limiter leur responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, même s'il s'agit de l'État, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.</p>		<p>: a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	
		<p>« Les dommages causés par un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire, sont réputés être en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire si l'engin a été embarqué sur le navire ou remorqué par celui-ci. » ;</p>	
<p>Elles peuvent, dans les mêmes conditions, limiter leur responsabilité pour les mesures prises afin de</p>		<p>b) Au début du deuxième alinéa, le mot : « Elles » est remplacé par les mots : « Les personnes mentionnées à l'article</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>prévenir ou de réduire les dommages mentionnés au premier alinéa, ou pour les dommages causés par ces mesures.</p>	—	L. 5121-2 »	—
.....			
<p>Livre II : La navigation maritime Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution Chapitre I^{er} : Sécurité des navires et prévention de la pollution Section 1 : Champ d'application</p>			
<p>Art. L. 5241-1. – I. – Les dispositions du présent chapitre sont applicables :</p>		<p>4° L'article L. 5241-1 est complété par un III ainsi rédigé :</p>	
<p>1° Aux navires battant pavillon français à l'exception, outre des navires de guerre, des navires affectés au transport de troupes pendant la durée de cette affectation, des navires affectés aux transports dont l'État s'est assuré la disposition en application de l'article L. 2211-1 du code de la défense et des navires armés par des personnels militaires ;</p>			
<p>2° Aux navires battant pavillon étranger naviguant dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures maritimes françaises, ou touchant un port français.</p>			
<p>II. – Les bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer sans autorisation de l'autorité administrative. Cette autorisation est accordée sous réserve du respect de prescriptions techniques fixées par voie</p>			

Dispositions en vigueur réglementaire.	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 20</p> <p>Le code de commerce est ainsi modifié :</p> <p style="text-align: center;">I. – L'article L. 123-22 est ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« Les documents comptables sont établis en euros et en langue française. Lorsque l'entreprise justifie d'une activité internationale, elle a la faculté d'établir sa comptabilité dans la devise de son choix.</p> <p style="padding-left: 40px;">« Les documents comptables et les pièces justificatives sont conservés pendant dix ans.</p> <p style="padding-left: 40px;">« Les documents comptables relatifs à l'enregistrement des opérations et à l'inventaire sont établis et tenus sans blanc ni altération d'aucune sorte, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État ».</p> <p style="text-align: center;">II. Le II de l'article L. 442-6 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« f) De répercuter rétroactivement ou non une cotisation professionnelle</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="padding-left: 40px;">« III. – Le présent chapitre n'est pas applicable aux engins flottants de surface ou sous-marins, à bord desquels aucune personne n'est embarquée, commandés à partir d'un navire battant pavillon français. »</p> <p style="text-align: center;">Article 20</p> <p style="text-align: center;">Supprimé</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 20</p> <p style="text-align: center;">Suppression maintenue</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Code monétaire et financier Livre V : Les prestataires de services Titre I^{er} : Prestataires de services bancaires Chapitre II : Les banques mutualistes ou coopératives Section 7 : Le crédit maritime mutuel Sous-section 1 : Dispositions générales</p>	<p>—</p> <p>obligatoire instaurée en application de l'article L. 912-16 du code rural et de la pêche maritime sur les prix, remises, ristournes ou accords de coopération commerciale entre un opérateur bénéficiaire d'un agrément communautaire d'expédition de coquillages et ses clients. »</p> <p>Article 21</p> <p>Le code monétaire et financier est ainsi modifié :</p>	<p>—</p> <p>Article 21</p> <p>La section 7 du chapitre II du titre I^{er} du livre V du code monétaire et financier est ainsi modifiée :</p>	<p>—</p> <p>Article 21</p> <p>Sans modification</p>
<p>Art. L. 512-68. – Conformément aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes, le crédit maritime mutuel a pour objet de faciliter le financement des opérations et des investissements relatifs aux pêches maritimes, aux cultures marines et aux activités qui s'y rattachent, ainsi qu'à l'extraction des sables, graviers et amendements marins et à la récolte des végétaux provenant de la mer ou du domaine maritime.</p>	<p>I. – L'article L. 512-68 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 512-68. – Le crédit maritime mutuel a pour objet de faciliter le financement des opérations et des investissements relatifs aux pêches maritimes, aux cultures marines et aux activités qui s'y rattachent, ainsi qu'à l'extraction des sables, graviers et amendements marins et à la récolte des végétaux provenant de la mer ou du domaine maritime.</p>	<p>1° L'article L. 512-68 est ainsi modifié :</p> <p>a) Au début du premier alinéa, les mots : « Conformément aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes, » sont supprimés ;</p>	
<p>Les établissements de crédit maritime mutuel peuvent également, sous réserve des dispositions</p>	<p>« Les établissements de crédit maritime mutuel peuvent également, sous réserve des dispositions</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>propres aux établissements mentionnés au 5 de l'article L. 512-69, effectuer toute opération de banque en faveur de leurs sociétaires et de ceux de l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires et recevoir de toute personne des dépôts de fonds et de titres.</p>	<p>propres aux établissements mentionnés au 5 de l'article L. 512-69, effectuer toute opération de banque en faveur de leurs sociétaires et de ceux de l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires et recevoir de toute personne des dépôts de fonds et de titres. »</p>	<p>b) Au deuxième alinéa, la référence : « 5 » est remplacée par la référence : « 4 » ;</p>	<hr/>
<p>Art. L. 512-69. – Le crédit maritime mutuel est pratiqué par cinq catégories d'établissements de crédit affiliés à l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires :</p>	<p>II. L'article L. 512-69 est ainsi rédigé :</p>	<p>2° L'article L. 512-69 est ainsi modifié :</p>	<hr/>
<p>1. Des caisses régionales de crédit maritime mutuel ;</p>	<p>« Art. L. 512-69. – Le crédit maritime mutuel est pratiqué par cinq catégories d'établissements de crédit affiliés à l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires :</p>	<p>a) Au premier alinéa, le mot : « cinq » est remplacé par le mot : « quatre » ;</p>	<hr/>
<p>2. Des unions de crédit maritime mutuel que des caisses régionales peuvent former entre elles avec, éventuellement, des groupements tels que ceux qui sont définis à l'article L. 512-74 ;</p>	<p>« 1. Des caisses régionales de crédit maritime mutuel ;</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	<hr/>
<p>3. Une société centrale de crédit maritime mutuel ;</p>	<p>« 2. Des unions de crédit maritime mutuel que des caisses régionales peuvent former entre elles avec, éventuellement, des groupements tels que ceux qui sont définis à l'article L. 512-74 ;</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	<hr/>
<p>4. Des banques populaires régies par les articles L. 512-2 à L. 512-13 ;</p>	<p>« 3. Une société centrale de crédit maritime mutuel ;</p>	<p>b) Le 3 est abrogé ;</p>	<hr/>
<p>5. Des sociétés de caution mutuelle régies par les articles L. 515-4 à L. 515-12 et appartenant au réseau des banques populaires conformément à</p>	<p>« 4. Des banques populaires régies par les articles L. 512-2 à L. 512-13 ;</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	<hr/>
<p>5. Des sociétés de caution mutuelle régies par les articles L. 515-4 à L. 515-12 et appartenant au réseau des banques populaires conformément à</p>	<p>« 5. Des sociétés de caution mutuelle régies par les articles L. 515-4 à L. 515-12 et appartenant au réseau des banques populaires conformément à</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	<hr/>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p data-bbox="108 483 437 517">l'article L. 512-11.</p> <p data-bbox="108 949 437 1429">La composition et la répartition du capital social de la société centrale de crédit maritime mutuel sont régies par l'article 19 bis de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération. Les caisses régionales et les unions de crédit maritime mutuel doivent détenir la majorité du capital et des droits de vote de cette société, dont les statuts sont soumis à approbation ministérielle.</p> <p data-bbox="108 1503 437 2101">Art. L. 512-71. – La Commission supérieure du crédit maritime mutuel est consultée sur les projets de textes réglementaires concernant le crédit maritime mutuel ainsi que sur la répartition des avances de l'État. Elle peut se saisir de toute question intéressant le crédit maritime mutuel et donner un avis au Gouvernement sur ces questions. Elle entend chaque année un rapport d'activité sur la situation du crédit maritime mutuel. La composition de cette commission, qui comporte six députés et trois sénateurs,</p>	<p data-bbox="459 483 788 517">l'article L. . 512-11.3.</p> <p data-bbox="459 949 788 1368">« La composition et la répartition du capital social de la société centrale de crédit maritime mutuel sont régies par l'article 19 bis de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération. Les caisses régionales et les unions de crédit maritime mutuel doivent détenir la majorité du capital et des droits de vote de cette société. »</p> <p data-bbox="459 1503 788 1585">III. – L'article L. 512-71 est supprimé.</p>	<p data-bbox="807 483 1136 517">—</p> <p data-bbox="807 551 1136 633">c) Avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p data-bbox="807 674 1136 913">« Le crédit maritime mutuel comporte une société centrale qui est une union d'économie sociale. Elle représente le crédit maritime mutuel au sein des entités nationales ou régionales du secteur maritime. » ;</p> <p data-bbox="807 1285 1136 1464">d) À la fin de la seconde phrase du dernier alinéa, les mots : « , dont les statuts sont soumis à approbation ministérielle » sont supprimés ;</p> <p data-bbox="807 1503 1136 1559">3° L'article L. 512-71 est abrogé ;</p>	<p data-bbox="1155 483 1444 517">—</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>est fixée par le décret prévu à l'article L. 512-84.</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>Art. L. 512-72. – L'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires assure le contrôle de la régularité des opérations financières et comptables des établissements affiliés mentionnés à l'article L. 512-69 ; elle effectue à leur bénéfice toutes opérations financières ; elle leur apporte ses services dans le respect de leur autonomie juridique et financière.</p>		<p>3° bis (nouveau) L'article L. 512-72 est ainsi modifié :</p>	
<p>Le décret prévu à l'article L. 512-84 détermine les conditions dans lesquelles la caisse centrale exerce ces attributions.</p>		<p>a) Au premier alinéa, le mot : « elle » est remplacé, deux fois, par le mot : « il » ;</p>	
<p>Art. L. 512-74. – Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 3 bis de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, peuvent être sociétaires d'une caisse régionale de crédit maritime mutuel ou d'une union :</p>		<p>b) Au second alinéa, les mots : « la caisse centrale » sont remplacés par les mots : « l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires » ;</p>	
<p>1. Dans les conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, les personnes physiques qui, à titre principal, exercent ou ont exercé l'une des activités professionnelles mentionnées au premier alinéa de l'article L. 512-68 ainsi que les ascendants, veuves et</p>		<p>3° ter (nouveau) L'article L. 512-74 est ainsi modifié :</p>	
		<p>a) Au début du 1, les mots : « Dans les conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, » sont supprimés ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
orphelins de ces personnes ;	—	—	—
2. Les groupements qui, se rattachant par leur objet à l'une des activités mentionnées au premier alinéa de l'article L. 512-68 appartiennent à l'une des catégories déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84 ;			
3. L'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires et les organismes dont elle centralise ou contrôle la gestion financière et comptable ;		b) Au 3, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il » ;	
4. Les autres personnes physiques ou morales qui exercent leur activité ou qui ont une résidence dans les départements côtiers.		c) À la fin du 4, le mot : « côtiers » est remplacé par les mots : « du ressort territorial de la caisse régionale » ;	
Sous-section 2 : Administration			
Art. L. 512-76. – Chaque caisse régionale ou union est administrée par un conseil composé de six administrateurs au moins et de douze au plus, élus parmi les sociétaires par l'assemblée générale pour une durée de trois ans et renouvelable par tiers tous les ans. Toutefois, si un siège d'administrateur devient vacant dans l'intervalle de deux assemblées générales ordinaires, le conseil d'administration peut		3° quater (nouveau) L'article L. 512-76 est ainsi modifié :	
		a) À la première phrase, les mots : « trois ans et renouvelable par tiers tous les » sont remplacées par le mot : « six » ;	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>procéder à une nomination à titre provisoire dans les conditions fixées par les statuts.</p>	—	—	—
<p>Deux tiers au moins des membres du conseil d'administration doivent avoir la qualité de marin de la marine marchande ou de concessionnaire d'établissement de pêche sur le domaine public maritime.</p>		<p>b) Au deuxième alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « un » ;</p>	
<p>.....</p> <p>Art. L. 512-80. – Si le conseil d'administration prend des décisions contraires aux dispositions législatives ou réglementaires particulières régissant le crédit maritime mutuel ou aux orientations prévues à l'article L. 512-68, ou s'il s'abstient d'exercer ses fonctions, l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires peut, sans préjudice des dispositions du dernier alinéa du I de l'article L. 612-34, après mise en demeure restée vaine et dans des conditions définies par le décret prévu à l'article L. 512-84, proposer au ministre chargé de l'économie, de dissoudre le conseil d'administration et de désigner un administrateur ou un comité provisoire, chargé de l'administration de la caisse ou de l'union.</p>		<p>3° quinquies (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 512-80, les mots : « ou aux orientations prévues à l'article L. 512-68, » sont supprimés ;</p>	
<p>.....</p> <p>Sous-section 4 : Dispositions diverses</p> <p>Art. L. 512-83. – En cas de dissolution suivie de la liquidation d'une caisse</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>—</p> <p>régionale ou d'une union, le reliquat de l'actif, après paiement des dettes sociales et remboursement du capital effectivement versé, est affecté, sur proposition de l'assemblée générale et par décision du ministre chargé des pêches maritimes dans des conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, à d'autres établissements de crédit maritime mutuel, à des organismes de coopération maritime ou à des œuvres d'intérêt social maritime agréées à cet effet.</p>	<p>—</p> <p>IV. L'article L. 512-83 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 512-83. – En cas de dissolution suivie de la liquidation d'une caisse régionale ou d'une union, le reliquat de l'actif, après paiement des dettes sociales et remboursement du capital effectivement versé, est affecté, sur proposition de l'assemblée générale dans des conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, à d'autres établissements de crédit maritime mutuel, à des organismes de coopération maritime ou à des œuvres d'intérêt social maritime agréées à cet effet.»</p>	<p>—</p> <p>4° À l'article L. 512-83, les mots : « sur proposition » sont remplacés par les mots : « par décision » et les mots : « et par décision du ministre chargé des pêches maritimes » sont supprimés.</p>	<p>—</p>
<p>Code de la consommation Livre I^{er} : Information des consommateurs et formation des contrats Titre II : Pratiques commerciales Chapitre I^{er} : Pratiques commerciales réglementées Section 10 bis : Qualité et transparence dans l'élaboration des plats proposés dans le cadre d'une activité de restauration commerciale</p>	<p>Article 22</p> <p>La section 10 bis du chapitre I^{er} du titre II du code de la consommation est complétée par un article L. 121-82-3 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 121-82-3. – Les personnes ou entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires dans le cadre d'une activité de restauration commerciale ou de vente à emporter de plats préparés, permanente ou occasionnelle, principale ou accessoire,</p>	<p>Article 22</p> <p>La section 10 bis du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de la consommation est complétée par un article L. 121-82-3 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 121-82-3. – Les personnes ou les entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires dans le cadre d'une activité de restauration commerciale ou collective ou de vente à emporter de plats préparés, permanente ou occasionnelle, principale ou</p>	<p>Article 22</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 121-82-3. – Les personnes ou les entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires dans le cadre d'une activité de restauration commerciale ou collective ou de vente à emporter de plats préparés, permanente ou occasionnelle, principale ou</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Code de l'environnement Livre III : Espaces naturels Titre II : Littoral Chapitre I^{er} : Protection et aménagement du littoral Section 1 : Dispositions générales</p>	<p>précisent sur leurs cartes ou sur tout autre support le pays d'origine des produits aquatiques qu'ils proposent. Le pays d'origine est déterminé en accord avec le règlement UE n° 1379/2013. »</p>	<p>accessoire, peuvent préciser sur leurs cartes ou sur tout autre support la zone de capture ou de production des produits aquatiques qu'ils proposent. La zone de capture ou de production est déterminée dans les conditions prévues à l'article 38 du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil.</p>	<p>accessoire, <u>précisent</u> sur leurs cartes ou sur tout autre support la zone de capture ou de production des produits aquatiques qu'ils proposent. La zone de capture ou de production est déterminée dans les conditions prévues à l'article 38 du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil.</p>
		<p>« Les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par décret. »</p>	<p>COM-48 Alinéa sans modification</p>
		<p>Article 22 bis (nouveau)</p>	<p>Article 22 bis</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>l'État et des collectivités locales, ou de leurs groupements, ayant pour objet :</p>	—	—	—
<p>1° La mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ;</p>			
<p>2° La protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;</p>		<p>Au 2° du II de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, après le mot : « érosion, », sont insérés les mots : « la prévention des risques naturels liés à la submersion marine, ».</p>	Sans modification
<p>3° La préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes ;</p>			
<p>4° Le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.</p>			
<p>Code de l'urbanisme Livre I^{er} : Réglementation de l'urbanisme Titre II : Règles spécifiques à certaines parties du territoire Chapitre I^{er} : Aménagement et protection du littoral Section 1 : Dispositions générales Sous-section 3 : Dispositions spécifiques aux</p>		Article 22 ter (nouveau)	Article 22 ter

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>documents d'urbanisme des communes littorales Paragraphe 1 : Détermination des capacités d'accueil</p>	—	—	—
<p>Art. L. 121-21. – Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte :</p>			
<p>1° de la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 121-3 ;</p>		<p>Après le 1° de l'article L. 121-21 du code de l'urbanisme, il est inséré un 1° bis ainsi rédigé :</p>	Sans modification
		<p>« 1° bis De l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine ; ».</p>	
<p>2° De la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;</p>			
.....			
<p>Sous-section 2 : Régime d'urbanisation</p>		Article 22 quater (nouveau)	Article 22 quater
<p>Paragraphe 2 : Extension de l'urbanisation limitée, justifiée et motivée dans les espaces proches du rivage</p>			
<p>Art. L. 121-15. – Les dispositions de l'article L. 121-13 s'appliquent aux rives des estuaires les plus importants, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.</p>		<p>I. – Le second alinéa des articles L. 121-15 et L. 121-20 du code de l'urbanisme est supprimé.</p>	Sans modification
<p>Elles ne s'appliquent pas aux rives des étiers et des</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>rus, en amont d'une limite située à l'embouchure et fixée par l'autorité administrative compétente de l'État dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État.</p>	—	—	—
<p>Paragraphe 3 : Urbanisation interdite dans la bande littorale</p>			
<p>Art. L. 121-20. – Les dispositions des articles L. 121-16 à L. 121-19 s'appliquent aux rives des estuaires les plus importants, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.</p>			
<p>Elles ne s'appliquent pas aux rives des étiers et des rus, en amont d'une limite située à l'embouchure et fixée par l'autorité administrative compétente de l'État dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.</p>			
<p>Code général des collectivités territoriales Quatrième partie : La région Livre IV : Régions à statut particulier et collectivité territoriale de Corse Titre II : La collectivité territoriale de Corse Chapitre IV : Compétences Section 2 : Aménagement et développement durable Sous-section 1 : Plan d'aménagement et de développement durable</p>			
<p>Art. L. 4424-12. –</p>			
<p>II. – Le plan d'aménagement et de développement durable peut également, par une délibération particulière et motivée de l'Assemblée de Corse, déterminer, en tenant</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>compte de la fréquentation touristique de certains sites et de la préservation de l'environnement, les espaces situés dans la bande littorale définie à l'article L. 121-16 du code de l'urbanisme dans lesquels peuvent être autorisés, indépendamment des dérogations prévues à l'article L. 121-15 du même code et dans les conditions que le plan précise, des aménagements légers et des constructions non permanentes destinés à l'accueil du public, à l'exclusion de toute forme d'hébergement, dans le respect des paysages et des caractéristiques propres à ces sites.</p> <p>.....</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>II. – Au premier alinéa du II de l'article L. 4424-12 du code général des collectivités territoriales, la référence : « L. 121-15 » est remplacée par la référence : « L. 121-17 ».</p>	<p>—</p>
<p>Code de l'environnement Livre III : Espaces naturels Titre III : Parcs et réserves Chapitre IV : Agence des aires marines protégées et parcs naturels marins Section 1 : Agence des aires marines protégées</p>		<p>Article 22 quinquies (nouveau)</p>	<p>Article 22 quinquies</p>
		<p>La section 1 du chapitre IV du titre III du livre III du code de l'environnement est complétée par un article L. 334-2-2 ainsi rédigé :</p>	<p>Supprimé</p>
		<p>« Art. L. 334-2-2. – Un dispositif de partage des positions visant à éviter les collisions avec les cétacés équipe les navires de plaisance et les navires de commerce d'une longueur supérieure ou égale à vingt-quatre mètres et battant pavillon français, lorsqu'ils naviguent dans les sanctuaires pour les mammifères marins Pélagos et Agoa.</p>	
		<p>« Les conditions d'application du présent</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>article sont fixées par décret. »</p>	<p style="text-align: center;">—</p>
<p>Art. 85. – I. – Après l'article L. 5242-9 du code des transports, sont insérés des articles L. 5242-9-1 à L. 5242-9-3 ainsi rédigés :</p>		<p>Article 22 sexies (nouveau)</p>	<p>Article 22 sexies</p>
<p>« Art. L. 5242-9-1. – Tout propriétaire de navire, en sus de l'inventaire des matières dangereuses dont il doit disposer conformément au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil, du 20 novembre 2013, relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/ CE notifiée par écrit au ministre chargé de la mer son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données, dans des conditions fixées par voie réglementaire.</p>		<p>L'article 85 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est complété par un III ainsi rédigé :</p>	<p>Sans modification</p>
<p>« Art. L. 5242-9-2. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 € d'amende le fait, pour tout propriétaire de navire, de ne pas notifier au ministre chargé de la mer son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage données, dans les conditions prévues à l'article L. 5242-9-1.</p>			
<p>« Est puni de la même peine le fait, pour tout propriétaire de navire, de ne pas disposer à son bord de</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>l'inventaire des matières dangereuses prévu au même article L. 5242-9-1.</p>	—	—	—
<p>« Art. L. 5242-9-3. – Les articles L. 5242-9-1 et L. 5242-9-2 ne sont pas applicables aux navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat et affectés exclusivement, au moment considéré, à un service public non commercial, aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 ou aux navires exploités pendant toute leur vie dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction française. »</p> <p>.....</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	<p>« III. – Le I du présent article est applicable en Nouvelle-Calédonie, sous réserve de l'article L. 5762-1 du code des transports, en Polynésie française, sous réserve de l'article L. 5772-1 du même code, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises. »</p>	—
	Article 23	Article 23	Article 23
	<p>Le Gouvernement remet au Parlement dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi un rapport sur la création d'un code de la mer rassemblant l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives aux questions maritimes. Ce rapport fait également le point sur l'adaptation de ces dispositions aux départements et régions d'outre-mer, sur leur extension aux collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution et à la Nouvelle-Calédonie et indique les évolutions souhaitables dans ce domaine.</p>	<p>Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur la création d'un code de la mer rassemblant l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives aux questions maritimes. Ce rapport fait également le point sur l'adaptation de ces dispositions aux départements et régions d'outre-mer et sur leur extension aux collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution et à la Nouvelle-Calédonie et indique les évolutions souhaitables dans ce domaine.</p>	Sans modification

AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

ARTICLE 3

Amendement n° COM-18 présenté par

M. MANDELLI, rapporteur

Alinéas 10 à 15

Remplacer ces alinéas par sept alinéas ainsi rédigés :

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

- le projet stratégique du grand port maritime, avant sa transmission pour examen au conseil de surveillance ;
- les projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure dans le projet stratégique.

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

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

Les délibérations de la commission des investissements sont prises à la majorité. Ses avis sont transmis au conseil de développement et au conseil de surveillance.

La nature et le montant des projets d'investissements soumis à l'avis de la commission des investissements mentionnés au présent article sont fixés par décret."

OBJET

Cet amendement prévoit que l'avis rendu par la commission des investissements au sein du conseil de développement sur le projet stratégique du grand port maritime et sur les projets d'investissements les plus importants doit être conforme.

La création, par l'article 3, d'une commission des investissements au sein du conseil de développement a pour objectif de développer l'attractivité et les investissements au sein des grands ports maritimes, en favorisant notamment un dialogue en amont entre les investisseurs privés et les autorités portuaires. Afin de donner

tout son poids à cette commission, qui rassemble le directoire du grand port maritime, les investisseurs publics et les investisseurs privés et est présidée par le Président du conseil régional ou son délégué, il convient de lui donner un véritable rôle dans la politique d'investissement du port.

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 3 BIS (NOUVEAU)

Amendement n° COM-3 présenté par

M. COMMEINHES

L'article L. 141-24 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :

« *Art. L. 141-24.* – Lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales, les schémas de cohérence territoriale établissent un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer tel que défini par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983, relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, à condition que celui-ci ait été approuvé selon les modalités définies au présent chapitre ».

OBJET

Afin de pérenniser le projet économique et d'aménagement global structurant des ports régionaux, il convient d'intégrer les données prise en compte des besoins de développement portuaire dans les documents d'urbanisme est une étape essentielle dans la réussite des ports régionaux.

La loi NOTRe a établi le rôle de chef de file de la région en matière de développement économique, via le SRDE, et d'aménagement du territoire, via le SRADEET.

Dans ce cadre, cet amendement propose donc de rétablir, tout en le modifiant, l'article L. 122-1-11 du code de l'urbanisme créé par la loi de 2010 et abrogé par l'ordonnance du 23 septembre 2015.

Cet amendement consiste donc à rendre obligatoire l'intégration dans les schémas de cohérence territoriale un chapitre relatif à la mise en valeur de la mer dès lors qu'une partie du territoire est littorale.

Cette disposition doit faciliter l'insertion foncière et urbaine des grands ports de commerce décentralisés.

Amendement n° COM-4 présenté par

M. COMMEINHES

La section 1 du chapitre II du titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5342-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5342-3. – Les opérations de pilotage, de remorquage et de lamanage sont des activités qui relèvent du service public. »

OBJET

Il s'agit à travers cet amendement de réaffirmer que les services maritimes portuaires de pilotage, de remorquage et de lamanage participent, en France, à la bonne sécurité des trafics, en dehors du champ de la concurrence européenne.

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 3 QUATER (NOUVEAU)

Amendement n° COM-1 présenté par

M. COMMEINHES

L'Article 165 de l'annexe IV au CGI est modifié selon les modalités suivantes :

Au 1, après la phrase : « , à l'exception, en ce qui concerne l'impôt sur les sociétés, des régies de services publics des départements, communes et syndicats de communes qui sont exonérées de cet impôt. »

Rajouter un 1 bis ainsi rédigé

« I - Les établissements publics locaux bénéficiant de l'autonomie financière et assurant une mission de service public confiée par une collectivité à caractère industriel ou commercial non concurrentielle avec le secteur privé, sont exonérées de cet impôt.

« II - La perte de recettes résultant pour l'Etat du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

OBJET

En illustration du bien-fondé de cette démarche, L'EPR Port Sud de France, exerçant sur le port de Sète est la meilleure illustration.

Cet établissement n'exerce pas d'activité lucrative au sens des articles 206, 1 du CGI 106 de l'annexe V du CGI

L'article 206, 1 du CGI dispose effectivement que :

« Sont passibles de l'impôt sur les sociétés [...] les établissements publics, les organismes de l'Etat jouissant de l'autonomie financière, les organismes des départements et des communes et toutes autres personnes morales se livrant à une exploitation ou à des opérations de caractère lucratif ».

L'article 165, 1 de l'annexe IV au CGI énonce également que :

« Nonobstant toutes dispositions contraires les établissements publics ayant un caractère industriel ou commercial sont passibles de tous les impôts directs et taxes assimilées applicables aux entreprises privées similaires. Le même régime est appliqué à tous les organismes de l'Etat des départements ou des communes ayant un caractère industriel ou commercial, s'ils bénéficient de l'autonomie financière, à l'exception, en ce qui concerne l'impôt sur les sociétés, des régies de services publics des départements, communes et syndicats de communes qui sont exonérées de cet impôt ».

La finalité de ces articles est ainsi d'éviter que des établissements publics puissent exercer une concurrence déloyale vis-à-vis des entreprises du secteur privé et bénéficier d'un régime fiscal plus avantageux pour une activité similaire voire identique.

La circonstance qu'un établissement public ait une nature industrielle et commerciale ne constitue à cet égard qu'une simple présomption d'intention spéculative et n'entraîne pas de plein droit l'assujettissement à l'impôt sur les sociétés dès lors que les activités exercées sont exclusives de recherche de tout profit. Au cas particulier, l'Etablissement Public Régional Port Sud de France assure une mission de service public qui lui a été confiée par la Région.

L'Etablissement Public Régional Port Sud de France n'est pas en situation

de concurrence avec le secteur privé car aucun port de commerce ou de pêche français n'est exploité par des sociétés commerciales. Enfin, l'Etablissement Public Régional Port Sud de France n'exploite pas ses installations dans la perspective exclusive de dégager des profits et de rémunérer d'éventuels actionnaires. Si l'Etablissement Public Régional Port Sud de France réalise des profits, ces derniers sont systématiquement réinvestis dans la modernisation de ses équipements à l'instar des Grands Ports Maritimes conformément à la politique menée par la Région. Si cett

e dernière avait d'ailleurs exploité cette activité dans le cadre d'un budget annexe, elle l'aurait fait dans les mêmes conditions que celles qui sont actuellement mises en œuvre par l'Etablissement Public Régional Port Sud de France, et aurait été exonéré d'impôt sur les sociétés.

En l'état de ces considérations, l'Etablissement Public Régional Port Sud de France ne saurait être assujéti à l'Impôt sur les Sociétés.

Commentant l'application de l'impôt sur les sociétés aux établissements publics, la doctrine administrative du 1ier mars 1995 (4 H 1351) précise :

« Sauf dispositions contraires, les régies dotées de la personnalité morales créées par les collectivités territoriales sont imposables à l'Impôt sur les Sociétés dans les conditions de droit commun ».

Or des décisions ministérielles successives, dont les premières datent de 1942 et de 1943[1] et sont reprises dans la documentation administrative en date du 30 avril 1988 (4 H-1352), prévoient une exonération aux impôts directs des installations portuaires :

1 - « Nonobstant toutes dispositions contraires, les établissements publics ayant un caractère industriel ou commercial sont passibles de tous les impôts directs et taxes assimilées applicables aux entreprises privées similaires.

Le même régime est appliqué à tous les organismes de l'État, des départements et des communes ayant un caractère industriel ou commercial s'ils bénéficient de l'autonomie financière, à l'exception, en ce qui concerne l'impôt sur les sociétés, des régies de services publics des départements, communes et syndicats de communes qui sont exonérés de cet impôt ».

2 - « Toutefois, en vue de faciliter la reconstitution des installations portuaires détruites par fait de guerre, des décisions ministérielles successives ont exonéré d'impôts directs les ports autonomes, les chambres de commerce maritimes, les chambres de commerce de l'intérieur gérant des installations portuaires, les municipalités concessionnaires d'outillage public propriété de l'État dans les

ports maritimes ainsi que les entreprises qu'elles ont pu se substituer pour l'exploitation de cet outillage ».

Par ailleurs, nous noterons que les Régions n'apparaissent pas dans la dimension réglementaire.

Si les Régions ne sont pas évoquées en tant que telles dans les décisions de 1942 et 1943, c'est uniquement en raison de l'ancienneté de ces mesures.

Cette omission a été rectifiée par les modifications apportées à l'article 207, 1, 6° qui indique :

« Les Régions et les ententes interrégionales... et syndicats mixtes constitués exclusivement de collectivités territoriales... ainsi que leurs régies de services publics... sont exonérés de l'impôt sur les sociétés ».

Il convient donc d'articuler les textes précités (décisions ministérielles successives à partir de 1942 et 1943 et la doctrine de 1995) avec les dispositions de l'article 207, 1, 6° du CGI afin de permettre aux régies des services publics des Régions de bénéficier de cette exonération d'impôt sur les sociétés dès lors qu'elles exploitent des ports de pêche et de commerce dans les mêmes conditions que les Grands Ports Maritimes et que les Chambres de Commerce et d'Industrie.

Rappelons que ces décisions ministérielles avaient été prises pour faciliter la reconstruction des ports français lors de la deuxième guerre mondiale en prévoyant l'exonération des Grands Ports Maritimes ainsi que des Chambres de Commerce et d'Industrie à l'impôt sur les sociétés.

Ces décisions de 1942 et 1943 sont toujours en vigueur dans la mesure où elles sont toujours appliquées par les Grands Ports Maritimes et les Chambres de Commerce et d'Industrie.

Cette exonération devrait s'appliquer à cette situation dans la mesure où l'EPIC Port Sud de France est assimilable à une entreprise se substituant [...] aux municipalités (ici la Région) pour l'exploitation de cet outillage.

La doctrine du 30 avril 1988 constitue une « disposition contraire » au sens de la doctrine administrative du 11er mars 1995 (4 H 1351). Cette notion de « sauf dispositions contraires » renvoie manifestement aux régimes d'exception prévus dans la doctrine précitée ainsi dans les décisions ministérielles de 1942 et 1943

Ne pas admettre cette évidence reviendrait à introduire des discriminations pour des motifs liés à la forme juridique de la

structure qui exploite la plateforme portuaire. En effet, il suffirait à la Région d'internaliser l'activité de pêche et de commerce dans le cadre d'un simple régie dotée de la seule autonomie financière (budget annexe) pour qu'elle puisse bénéficier de l'exonération à l'impôt sur les sociétés sur le fondement de l'article 207,1 du CGI. Ni les conditions d'exploitation, ni les tarifs pratiqués, ne changeraient par rapport à la situation existante (EPIC).

Il apparaît difficilement justifiable que l'exploitation d'un port soit pénalisée par son assujettissement à l'impôt sur les sociétés alors que ses concurrents nationaux ne supportent pas cette charge.

Ce principe d'égalité de traitement a par ailleurs été rappelé dans les dispositions relatives aux associations qui prévoient la fiscalisation des activités des associations exerçant des activités concurrentielles.

En effet la seule structure juridique d'exploitation n'est pas de nature à justifier par elle-même une différence de traitement, au regard de l'impôt sur les sociétés, pour des activités développées dans des conditions identiques.

[1] Cette exonération des Chambres de Commerce et d'industrie et ports autonomes (Grands Ports maritimes) a été reprise à l'article 167, 1 de l'annexe IV au CGI.

ARTICLE 5 TER (NOUVEAU)

Amendement n° COM-11 présenté par

M. CANEVET

Alinéa 13

c) Il est ajouté au II un alinéa ainsi rédigé :

« 1° Les modalités de recours à la formation pratique à bord du navire, notamment par la voie de l'apprentissage, accordant aux enseignements pratiques une place prépondérante dans le cadre de la formation professionnelle ; »

OBJET

Les établissements de formation aux métiers de la mer et les professionnels du secteur déplorent le faible taux d'apprentis se destinant, au terme de leur formation professionnelle, aux métiers de la mer.

Beaucoup d'entre eux, trop peu sensibilisés à la dimension pratique de ces métiers, finissent pas s'en détourner.

Afin d'assurer la promotion et le développement des métiers de la mer, le cadre des formations professionnelles concernées doit évoluer : il doit privilégier, notamment par la voie de l'apprentissage, les enseignements pratiques et les expériences prolongées à bord des navires.

C'est l'objet de ce présent amendement.

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 BIS C (NOUVEAU)

Amendement n° COM-31 présenté par

M. MANDELLI, rapporteur

Après l'article 12 bis C, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 541-10-10 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, l'année : « 2017 » est remplacée par l'année : « 2018 » ;

2° Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

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

OBJET

Le présent amendement vise à adapter les modalités de mise en place et de financement de la filière REP de déconstruction des navires, créée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, afin de mieux prendre en compte la réalité du marché de l'industrie nautique.

Il décale l'entrée en vigueur du dispositif à 2018, afin de permettre la réalisation d'une étude d'impact préalable dans de bonnes conditions.

Il plafonne par ailleurs la contribution financière du secteur à 0,5 % du prix de vente pour chaque bateau neuf, pour tenir compte de la dynamique du marché.

ARTICLE 15

Amendement n° COM-10 présenté par

M. CANEVET

Après l'alinéa 18, insérer l'alinéa suivant :

« b) À la première phrase, les mots : « le ou les deux » sont remplacés par les mots « un maximum de cinq » ; »

OBJET

L'article 15 vise à élargir et assouplir la définition de la société de pêche artisanale afin d'en encourager la constitution.

A cette fin, il apparaît pertinent de faire évoluer le plafond de navires détenus par la société de pêche artisanale.

Celui-ci, fixé à deux, paraît aujourd'hui trop rigide et pénalisant pour le secteur de la pêche artisanale.

Imposer un plafond si restreint est préjudiciable au renouvellement et à la modernisation de la flottille de pêche. Il tient par ailleurs insuffisamment compte de l'évolution du secteur de la pêche artisanale, notamment ses nouvelles modalités de financement et d'acquisition des navires.

La limitation à un nombre de navire donné est pour autant importante, dans la mesure où elle permet de garantir le caractère artisanal de ces flottilles. Aussi, ce présent amendement, dans le souci d'accroître la flexibilité du dispositif et permettre la modernisation du secteur de la pêche artisanale, tout en prenant en compte les particularités de la pêche artisanale, propose de relever ce plafond à 5 navires.

ARTICLE 16

Amendement n° COM-6 présenté par

M. COMMEINHES

Après les mots : "sur les possibilités et les conditions, pour les pêcheurs"

rajouter : " , les conchyliculteurs"

OBJET

Le rapport d'évaluation remis par le Gouvernement sur le bilan de l'application de la « loi littoral » soulignait dès 1999 : « *Il aura fallu près de 10 ans pour que cette loi puisse trouver un équilibre satisfaisant entre les impératifs de l'environnement et ceux de la valorisation économique* ».

Cinq ans après, il n'est pas certain que cet équilibre ait été atteint. Si l'un des effets les plus immédiats de la loi a été de donner un coup d'arrêt à la « bétonisation » du littoral en permettant, notamment, une identification claire des espaces destinés à être protégés, force est de constater, comme l'a fait la « commission littoral » du Conseil national d'aménagement et de développement du territoire dans sa note d'alerte de juillet 2003, que l'exceptionnelle croissance démographique, touristique et plus généralement économique du littoral n'a pas été maîtrisée. Les activités de conchyliculture, qui représentent 90 % du secteur aquacole se voit freiné dans ses possibilités de développement d'activité, alors que le marché français est structurellement demandeur de produits conchylicoles. Il s'agit d'un secteur important pour l'économie littorale, puisqu'il compte 365 entreprises et génère 10.410 emplois à temps plein et 11.250 emplois en tenant compte des saisonniers. En outre, la conchyliculture présente, par son caractère très artisanal et familial, un intérêt particulier pour l'animation socio-économique permanente du littoral français. D'après le recensement de la conchyliculture de 2002, l'ostréiculture occupe 14.180 hectares sur l'estran -la France étant le premier producteur européen d'huîtres-, la mytiliculture 4.200, et la récolte de la palourde 220.

En revanche, la concurrence très vive entre activités s'exerçant sur le littoral a considérablement limité le développement de l'aquaculture « nouvelle » de poissons (salmoniculture, pisciculture d'étangs, pisciculture marine), en raison de la très grande difficulté pour ces activités à trouver des sites en zone côtière. Victime d'une mauvaise image, perçue comme une activité intensive et polluante, la pisciculture connaît un faible développement. La France a pris, dans ce domaine, un retard important par rapport aux autres pays de l'Union européenne, alors même que cette activité pourrait constituer une alternative à la diminution de la ressource halieutique.

Il convient donc, pour ces raisons, que la conchyliculture soit pleinement prise en compte dans le cadre de ce futur rapport au parlement sur le développement du pescatourisme.

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18

Amendement n° COM-2 présenté par

M. COMMEINHES

L'article Article L146-4 du code de l'urbanisme est modifié selon les modalités suivantes :

Au III après la phrase : « Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, »

Rajouter les mots : « dont celles relevant de l'article L911-2 du Code rural et de pêche maritime, ainsi que »

Supprimer les mots : « et notamment »

OBJET

Ce professionnel héraultais de la conchyliculture n'a pas eu d'autre choix que de mettre les clefs sous la porte, après 25 ans d'activité. Dans son établissement, on sert la production de l'exploitation familiale (huîtres et moules), mais aussi des poissons, crustacés, grillades, etc. Devenu un restaurant, le site est titulaire d'une Licence restaurant et d'une Licence IV.

Son entreprise a dû pourtant, sous obligation préfectorale, cesser son activité. Une seule raison : se trouver - bien qu'en limite immédiate du village de Bouzigues - en zone conchylicole. Où, qu'il s'agisse du domaine public maritime ou du domaine privé, une activité de restauration n'est pas conforme à la législation dans le premier cas, incompatible avec le zonage (plan d'occupation des sols) dans le second. Au 31 décembre, sept emplois y seront donc supprimés.

La loi littoral de 1986 ne semble pas être la même pour tous. Pourtant, à l'origine, elle visait autant à protéger le littoral qu'à développer l'agriculture. Tous les juristes s'accordent à le dire : le premier impératif a pris le pas sur le second. Car le déclin de la surface des exploitations agricoles se poursuit inexorablement sur la frange littorale : -25 % pour les communes littorales entre 1970 et 2010, contre -9,8 % en moyenne sur l'ensemble du territoire français.

Dans leur rapport du 21 janvier 2014, les sénateurs Bizet et Herviaux dénoncent non seulement « une application hétérogène, inéquitable et souvent conflictuelle de la loi », mais pointent du doigt « des difficultés davantage sociologiques que juridiques ». Ils proposent notamment de décentraliser aux élus locaux l'interprétation et l'application de la loi en créant un dispositif optionnel de chartes régionales d'aménagement du littoral (CRAL) et d'ajuster les règles d'urbanisme. Les tentatives d'assouplissement proposées par les parlementaires dans la loi d'avenir pour l'agriculture ont été balayées d'un revers de main.

La loi littoral interdit toute construction sur la bande des 100 mètres du littoral, les espaces proches du rivage, les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation. Elle encadre des dérogations en zone agricole pour les agrandissements de bâtiments existants, les constructions en continuité de l'urbanisation existante et en « hameaux nouveaux intégrés à l'environnement » (HNIE) lorsque l'activité agricole est jugée « incompatible avec le voisinage ». Mais même dans ce cas, les HNIE ne peuvent pas être créés là où ils seraient réellement nécessaires, sans compter la complexité des exigences en matière de construction dans ces zones (exigence d'intégration, de couleurs et de matériaux - pas de constructions légères par exemple, ce qui rend impossible le logement de centaines de saisonniers) et leur coût que ni les agriculteurs ni les collectivités locales ne peuvent supporter.

Avant que ne s'engage une action plus large sur la loi littoral, il convient de permettre aux agriculteurs, professionnels de la mer et de la conchyliculture de pouvoir continuer à exercer une activité économique et touristique, en zone littorale, en continuité de leur exploitation.

Cet amendement, sans préjudice à l'esprit de la loi, propose donc, à la définition engagée à l'article L911-2 du code de l'urbanisme, des exemptions liées aux activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, d'y spécifier celles relevant du régime de protection sociale des salariés des professions agricoles visées par l'article L722-1 du Code rural et de pêche maritime, à savoir

ARTICLE 23

Amendement n° COM-42 présenté par

M. MANDELLI, rapporteur

Supprimer cet article.

OBJET

Cet article prévoit un **rapport au Parlement** sur la **création éventuelle d'un code de la mer**. L'**objectif poursuivi est certes louable**, puisqu'il s'agit de **pallier l'absence d'une politique maritime forte et intégrée**, en l'appuyant sur un code clair.

Cette disposition pose néanmoins des **difficultés techniques**, dans la mesure où de nombreuses dispositions applicables en matière maritime relèvent de différents codes sectoriels comme le code des transports, le code rural et de la pêche maritime, le code de l'environnement, le code de la consommation, le code des assurances, le code monétaire et financier, le code de la sécurité intérieure et le code de la défense. Seule l'organisation des **espaces maritimes** et les régimes d'autorisation afférents pourraient être intelligemment regroupés dans un tel code, qui pourrait constituer le **pendant maritime du code de l'urbanisme** terrestre.

Au-delà de ces considérations techniques, le présent article pose surtout une difficulté d'**ordre politique**. Le monde maritime souffre d'un **manque total d'intérêt** : la France reste **résolument tournée vers la terre**, et ne peut que constater la **progression de son impuissance maritime** alors que notre pays est idéalement doté, grâce à ses trois façades maritimes et ses territoires d'outre-mer.

Par conséquent, il ne faut pas que ce rapport sur un hypothétique code de la mer **serve de prétexte et d'illusion pour pallier le manque d'impulsion étatique** en faveur de la mer dans les dix-huit mois à venir.

INTITULÉ DE LA PROPOSITION DE LOI

Amendement n° COM-43 présenté par

M. MANDELLI, rapporteur

Rédiger ainsi cet intitulé :

Portant diverses dispositions en matière maritime

OBJET

Cette proposition de loi est un **texte composite**, comportant de nombreuses dispositions certes bienvenues, mais ne dégagant **aucune vision ni stratégie cohérente** en faveur du développement de notre économie maritime.

Quelques mesures importantes comme le *netwage* ou l'autoliquidation de la TVA **permettent à peine de rattraper le retard** accumulé sur nos concurrents européens, en corrigeant certaines distorsions préjudiciables à notre pavillon et à nos ports.

Pour autant, le terme d'« économie bleue », comme celui de « croissance bleue », est **fortement connoté dans l'esprit de nos concitoyens**. Il ne faudrait pas donner l'impression, qu'avec ces mesures attendues parfois depuis plus de dix ans, le travail a été fait : il s'agit en réalité d'un simple réajustement, qui doit servir de point de départ à une réflexion véritable sur l'économie bleue, afin que la France valorise pleinement son potentiel.