

TABLEAU COMPARATIF

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

Article 3

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

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

Article 4

Les titulaires...

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

(Alinéa sans modification)

Article 3

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

La commission...

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

Article 4

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

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

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

I - (*Sans modification*)

II - (*Sans modification*)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

III - Cette indemnité...

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

Article 5

Article 5

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

Les conditions...

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

... susmentionné.

Article additionnel après l'article 5

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

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

III - En cas d'affectation de la totalité de l'indemnité à la souscription de parts ou d'actions d'une société dans laquelle le courtier interprète et conducteur de navires exerce son activité principale, l'imposition due en application du I fait l'objet d'un report jusqu'à la date de la cession des titres acquis au moyen de l'indemnité.

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>.....</p> <p>.</p> <p>Art. 77. - Il y a des courtiers de marchandises,</p> <p>Des courtiers interprètes et conducteurs de navires,</p> <p>Des courtiers de transport par terre et par eau.</p> <p>.....</p>	<p>Article 6</p> <p>Sont supprimés :</p> <p>- à l'article 77 du code de commerce, les mots : « des courtiers interprètes et conducteurs de navires » ;</p>	<p><i>IV - Les pertes de recettes résultant des II et III sont compensées par un relèvement, à due concurrence, des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</i></p>
<p>Art. 81. - Le même individu peut si l'acte du Gouvernement qui l'institue l'y autorise, cumuler les fonctions d'agent de change, de courtier de marchandises, et de courtiers interprète et conducteur de navire.</p>	<p>- à l'article 81 du même code, les mots : « et de courtier interprète et conducteur de navires » ;</p>	
<p>Art. 82. - Les courtiers de transport par terre et par eau, constitués selon la loi, ont seuls, dans les lieux où ils sont établis, le droit de faire le courtage des transports par terre et par eau ; ils ne peuvent cumuler, dans aucun cas et sous aucun prétexte, les fonctions de courtiers de marchandises, ou de courtiers conducteurs de navires, désignées aux articles 78 et 80.</p> <p>.....</p>	<p>- à l'article 82 du même code, les mots : « , ou de courtiers conducteurs de navires, désignés aux articles 78 et 80 » ;</p>	
<p>Art. 84. - Les agents de change et les courtiers interprètes conducteurs de navires sont tenus d'avoir un livre revêtu des formes prescrites par l'article 11.</p>	<p>- à l'article 84 du même code, les mots : « et les courtiers interprètes conducteurs de navires ».</p>	
<p>Ils sont tenus de mentionner dans ce livre, jour par jour, et par ordre de dates, sans ratures, interlignes ni transpositions, et sans abréviations ni chiffres, toutes les conditions des négociations et, en général, de toutes les opérations faites par leur entremise.</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>(Article 81 : voir ci-dessus)</p>	<p>A l'article 81 du même code, après les mots : « d'agent de change », la virgule est remplacée par le mot : « et ».</p>	
<p>Art. 85. - Un agent de change, ou courtier ne peut, dans aucun cas et sous aucun prétexte, faire des opérations de commerce ou de banque pour son compte.</p>	<p>Les dispositions de l'article 85 du code de commerce, de l'ordonnance de la marine d'août 1681, des lettres patentes du 10 juillet 1776, de la loi du 28 Ventôse an IX (19 mars 1801) relative à l'établissement des bourses de commerce, de la loi du 28 avril 1816 sur les finances, de l'ordonnance du 3 juillet 1816 réglant le mode de transmission des fonctions d'agent de change et de courtier de commerce en cas de démission ou de décès, de l'ordonnance du 14 novembre 1835 relative aux droits de courtage maritime, de la loi du 25 juin 1841 portant fixation d'un budget de l'exercice de 1842, de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, de la loi n° 51-1082 du 10 septembre 1951 supprimant le cautionnement des courtiers maritimes et de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution sont abrogées en tant qu'elles concernent les courtiers interprètes et conducteurs de navires.</p>	
<p>Il ne peut s'intéresser directement ni indirectement, sous son nom, ou sous un nom interposé, dans aucune entreprise commerciale.</p>	<p>CHAPITRE II Dispositions relatives à la francisation des navires</p>	<p>CHAPITRE II Dispositions relatives à la francisation des navires</p>
<p>.....</p>	<p>Article 7</p>	<p>Article 7</p>
<p>Code des douanes</p>	<p>I. - L'article 219 du code des douanes est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>.....</p>	<p>« Art. 219. - I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :</p>	
<p>Art. 219. - I - Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :</p>		

Textes en vigueur

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

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

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

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

Texte du projet de loi

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

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

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

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

Propositions de la Commission

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen :</p>		
<p>a) dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;</p>		
<p>b) dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;</p>		
<p>c) dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;</p>		
<p>C Soit appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au paragraphe A ci-dessus et à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B ;</p>	<p>« C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ci-dessus et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ci-dessus ;</p>	
<p>D Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p>	<p>« D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>a) ou pour moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou, s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au paragraphe A ci-dessus ;</p>	<p>« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ci-dessus ;</p>	
<p>b) ou pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B ci-dessus ;</p>	<p>« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ci-dessus ;</p>	
<p>c) ou pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des français remplissant les conditions prévues au paragraphe A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au paragraphe B.</p>	<p>« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ci-dessus et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ci-dessus.</p>	
<p>3 Indépendamment des cas prévus au paragraphe 2 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du ministre chargé de la marine marchande et du ministre de l'économie et des finances dans les deux cas ci-après :</p>	<p>« 3° Indépendamment des cas prévus au 2° ci-dessus, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :</p>	
<p>1° lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux paragraphes 2 B, 2 C, 2 D b ou c, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la totalité mais à la moitié au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au paragraphe 2 A ou 2 B ci-dessus ;</p>	<p>« A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2° ci-dessus, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ci-dessus ;</p>	

Textes en vigueur

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

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

Texte du projet de loi

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

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

II. - Il est inséré, après l'article 219 du code des douanes, un article 219 bis ainsi rédigé :

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

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

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

Propositions de la Commission

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

Article 8

Article 8

(Voir en annexe)

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

(Sans modification)

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Code des douanes

Titre IX : Navigation.

Chapitre II : Navigation réservée.

Art. 257. - Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés au pavillon français. Toutefois, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser un navire étranger à assurer un transport déterminé.

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

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

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

**CHAPITRE III
Dispositions diverses**

Article 9

I. - L'intitulé du chapitre II du titre IX du code des douanes est remplacé par l'intitulé suivant : « Dispositions particulières ».

II. - Les articles 257 à 259 du code des douanes sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 257. - Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat.

« Toutefois, l'autorité administrative peut, dans des conditions fixées par décret, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions à assurer un transport déterminé.

**CHAPITRE III
Dispositions diverses**

Article 9

(Sans modification)

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

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

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>- à l'alinéa premier, les mots : « dans une proportion de 40 p. 100 au moins être faite par des navires français » sont remplacés par les mots : « dans une proportion de 40 p. 100 au moins être faite par des navires des ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen » ;</p> <p>..... ..</p>	<p>« Ces navires peuvent appartenir en propriété à des ressortissants de l'Espace économique Européen ou être exploités commercialement par ces mêmes ressortissants. »</p>	
<p>Loi n° 83-581 du 05 Juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution</p>	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>
<p>Art. 3 :..... Ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :</p> <p>..... « - le personnel des sociétés de classification agréées. »</p>	<p>La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution est modifiée comme suit :</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. 4. - Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi et aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires font l'objet d'un constat établi par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.</p> <p>..... ..</p>	<p>I. - Au dernier alinéa de l'article 3, les mots : « les représentants de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritimes » sont remplacés par les mots : « les représentants de l'Agence nationale des fréquences ».</p> <p>II. - Le premier alinéa de l'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	
<p>« Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi, aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires et à ceux relatifs aux marques européennes de conformité des bateaux de plaisance et des équipements de sécurité et de prévention de la pollution devant être embarqués sur les navires sont recherchées et constatées par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ».</p>		

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 8. - Sera punie d'une amende de 1000 F à 100000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée .</p>	<p>III. - Le premier alinéa de l'article 8 est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	
	<p>« Est punie d'une amende de 100 000 F et d'un emprisonnement d'un an ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation, la marque européenne de conformité ou l'autorisation d'usage exigée. »</p>	
	<p style="text-align: center;">TITRE II PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE</p>	<p style="text-align: center;">TITRE II PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE</p>
	<p style="text-align: center;">Article 12</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p>
<p style="text-align: center;">Code de l'aviation civile</p>	<p>L'article L. 410-1 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 410-1. - Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude dans les conditions qui sont déterminées par le ministre chargé de l'aviation civile.</p>	<p>« Art. L. 410-1. - Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par arrêté.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
	<p>« Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrés par l'autorité administrative *sous réserve des dispositions de l'article L. 410-4*, après examen et sont soit acquis définitivement soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le renouvellement de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises.

« Certains avions monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par arrêté. »

Article 13

Il est inséré, après l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile, les articles L. 410-2 à L. 410-5 ainsi rédigés :

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

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

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

« Les titres...

... administrative après...

... requises.

(Alinéa sans modification)

Article 13

(Alinéa sans modification)

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

(Alinéa sans modification)

« Le conseil...

...saisi par
le ministre chargé de l'aviation civile,
l'intéressé ... centres
de médecine ..

... navigant.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

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

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

... requis.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

« Art. L. 410-5. - L'agrément

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

... sus-
pendu.

Alinéa supprimé

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

.....
.

Article 14
Les articles L. 421-6 et L. 421-7 du code de l'aviation civile sont abrogés.

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

Article 14
(Sans modification)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE III</p> <p style="text-align: center;">SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">TITRE III</p> <p style="text-align: center;">SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES</p>
<p>Art. 29. - Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I. - L'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est modifié comme suit :</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.</p>		
<p>Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.</p>		
<p>Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.</p>		

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

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

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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

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

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

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

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

Article 17

L'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par les dispositions suivantes :

Article 17

(Alinéa sans modification)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 209. - Les infractions aux dispositions du présent titre ou à celles des arrêtés d'application, à l'exception des infractions aux ordres de réquisition dont les sanctions sont prononcées dans les conditions définies au dernier alinéa de l'article 204, sont punies d'une amende de 900 francs et, en cas de récidive, de 9 000 francs. Les chiffres ci-dessus sont quadruplés lorsqu'il s'agit de contraventions aux prescriptions des articles 200 à 204, dernier alinéa excepté, du présent chapitre, ou aux dispositions réglementaires prises pour l'application de ces articles. Toutefois, les contrevenants auront la faculté de se libérer par le versement immédiat entre les mains de l'agent verbalisateur de la moitié du minimum de l'amende ainsi fixée.</p>	<p>« Art. 209. - Est puni d'une amende de 100 000 F le fait pour tout prestataire de transport public de marchandises par voie navigable <i>et notamment les transporteurs de marchandises par voie navigable</i>, auxiliaires de transport ou loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.</p>	<p>« Art. 209. - Est puni ...</p> <p>... navigable, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage,...</p>
<p>Les infractions sont constatées par les fonctionnaires et agents visés à l'article 208 ci-dessus. Les procès-verbaux sont dispensés de l'affirmation.</p>	<p>« Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au présent article.</p>	<p>... d'entreprise.</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>En plus des sanctions pénales indiquées ci-dessus, toute infraction peut donner lieu à l'arrêt du bateau ou du remorqueur ayant servi à commettre l'infraction pour une durée de huit jours à un mois, ou à sa réquisition d'usage gratuite pour la même durée. En cas de nouvelle infraction, ces durées peuvent être triplées.</p>	<p>« La peine encourue par les personnes morales est l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>Les sanctions prévues à l'alinéa ci-dessus sont prononcées par le directeur des Voies navigables de France. Elles peuvent faire l'objet, devant le ministre de l'équipement et du logement, d'un appel qui n'est pas suspensif.</p>	<p>« Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéas), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>.....</p> <p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p> <p>.....</p>	<p>« Le transporteur public de marchandises par voie navigable, l'auxiliaire de transport ou le loueur de bateaux de marchandises avec équipage évincé en raison d'un prix trop bas, la Chambre nationale de la batellerie artisanale, les organisations professionnelles de transporteurs par voie navigable, d'auxiliaires de transport et de loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.</p> <p>« L'action est prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat. »</p> <p>Article 18</p> <p>L'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>Article 18</p> <p>(Sans modification)</p>
<p>Art. 41. - Voies navigables de France contribue à la promotion du transport fluvial et assume, à ce titre, une mission générale d'information. Il est consulté par le ministre chargé des transports et il peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation de l'affrètement, à la tarification et à la régulation de la cale. Il peut être chargé de gérer les bourses de fret et de participer à la mise en oeuvre des dispositions applicables au transport fluvial.</p> <p>.....</p>	<p>« Art. 41. - « Voies navigables de France » contribue à la promotion du transport fluvial et assure une mission générale d'observation, d'information et de statistique. Il est consulté par le ministre chargé des transports et peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation des transports par voie navigable. Il participe à la mise en oeuvre des dispositions applicables au transport par voie navigable. »</p>	<p>Article 19</p>
<p>Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure</p>	<p>Article 19</p>	<p>Article 19</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Art. 212. - Des arrêtés du ministre de l'équipement et du logement, pris après consultation des Voies navigables de France et du conseil supérieur des transports, réglementent, en fonction des besoins de l'économie, la composition du parc de la batellerie notamment en ce qui concerne le nombre des bateaux des diverses catégories, la reconstitution du parc, le renouvellement des bateaux déchirés, la motorisation et les spécifications techniques des bateaux et la cession à des transporteurs publics de bateaux appartenant à des transporteurs privés.</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(Voir en annexe)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>L'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est abrogé.</p> <p style="text-align: center;">Article 20</p> <p>La loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables est abrogée.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 20</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>