

LOIS

LOI n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports (1)

NOR : EQUX9900075L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté.

Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2000-440 DC en date du 10 janvier 2001 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}

TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES

CHAPITRE I^{er}

Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires

Article 1^{er}

I. – L'article L. 131-2 du code de commerce est abrogé.

II. – Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des chartes-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine.

Article 2

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 1^{er}, 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

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 au montant du chiffre d'affaires hors taxes retenu pour le calcul de l'imposition des bénéfices.

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

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.

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

Article 5

Les conditions dans lesquelles les courtiers interprètes et conducteurs de navires peuvent, sur leur demande, accéder aux professions de commissionnaire de transport, de greffier de tribunal de commerce, d'huissier de justice ou de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, notamment en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes et de formation professionnelle, 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.

Article 6

Pendant un délai de deux ans suivant la promulgation de la présente loi, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conserveront le privilège institué par l'article L. 131-2 du code de commerce dans sa rédaction antérieure à son abrogation par la présente loi, en étant cependant libérés des contraintes prévues par l'article L. 131-7 du même code avant son abrogation par la présente loi.

Article 7

Les articles L. 131-4, L. 131-6, L. 131-7, L. 131-8, L. 131-9 et L. 131-10 du code de commerce sont abrogés.

Les dispositions de l'ordonnance de la marine d'août 1681, des lettres patentes du 10 juillet 1776, de la loi du 28 Ventôse an IX (19 mars 1801) relative à l'établissement de bourses de commerce, de la loi du 28 avril 1816 sur les finances, de l'ordonnance du 3 juillet 1816 réglant le mode de transmission des fonctions d'agent de change et de courtier de commerce en cas de démission ou de décès, de l'ordonnance du 14 novembre 1835 relative aux droits de courtage maritime, de la loi du 25 juin 1841 portant fixation

d'un budget de l'exercice de 1842, de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, de la loi n° 51-1082 du 10 septembre 1951 supprimant le cautionnement des courtiers maritimes et de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution sont abrogées en tant qu'elles concernent les courtiers interprètes et conducteurs de navires.

CHAPITRE II

Dispositions relatives à la francisation des navires

Article 8

I. — L'article 219 du code des douanes est ainsi rédigé :

« 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 :

« 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 ;

« 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 ;

« 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 ;

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

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

« 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 :

« 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 ;

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

« 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, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français. »

II. — Après l'article 219 du code des douanes, il est inséré 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 ;

« 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 et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

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

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

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

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

« 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 :

« 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 ;

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

« 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 9

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

« 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 à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, 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.

« 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 et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

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

« a) Ou pour moitié au moins 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 ;

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

« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat

partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« 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 :

« 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 ;

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

« 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, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

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

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

« 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 et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

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

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

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

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

« 3^e Indépendamment des cas prévus au 2^e, 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^e, 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^e A ou au 2^e B 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. »

CHAPITRE III

Dispositions diverses

Article 10

I. — L'intitulé du chapitre II du titre IX du code des douanes est ainsi rédigé : « Dispositions particulières ».

II. — Les articles 257 à 259 du code des douanes sont ainsi rédigés :

« 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 et 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.

« Art. 258. — 1^o 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 :

« a) Entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;

« b) Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

« 2^o L'autorité administrative peut réserver, dans des conditions fixées par décret, aux navires mentionnés au 1^o, les transports de certaines marchandises effectués :

« a) Entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;

« b) Entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.

« 3^o Toutefois, par dérogation aux dispositions prévues aux 1^o et 2^o, les services des affaires maritimes locaux concernés peuvent autoriser un navire ne satisfaisant pas aux conditions du 1^o à assurer un transport déterminé.

« 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 délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, et pendant tout le temps que dure cette interruption, l'application de l'article 257 et autoriser ainsi les navires battant pavillon d'un Etat autre que ceux précités à effectuer des transports entre les ports de la France métropolitaine.

« Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent. »

Article 11

Le premier alinéa de l'article 7 de la loi du 18 août 1936 tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon, modifié par l'article 4 de la loi n^o 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ces navires peuvent appartenir en propriété à des ressortissants de l'Espace économique européen ou être exploités commercialement par ces mêmes ressortissants. »

Article 12

Le décret-loi du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français est abrogé.

Article 13

La loi n^o 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 est ainsi modifiée :

1^o A l'antépénultième alinéa de l'article 3, les mots : « les représentants de l'exploitant du réseau de radio-communications maritimes » sont remplacés par les mots : « les représentants de l'Agence nationale des fréquences » ;

2^o Le premier alinéa de l'article 4 est ainsi rédigé :

« 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. » ;

3^o Le premier alinéa de l'article 8 est ainsi rédigé :

« 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. »

Article 14

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

« CHAPITRE V

« Des déchets d'exploitation et résidus de cargaison

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

« Les officiers de port peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et

résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

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

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

« On entend par :

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

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

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

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

« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 1 000 à 4 000 € ;

« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 4 000 à 8 000 € ;

« - pour les bâtiments d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 8 000 à 40 000 € . »

II. - Les dispositions prévues aux articles L. 325-1 et L. 325-2 du code des ports maritimes entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la publication du décret en Conseil d'Etat prévu audit article L. 325-1.

Article 15

Le Gouvernement déposera, avant le 31 décembre 2001, sur le bureau des assemblées un rapport décrivant l'évolution qu'il compte imprimer aux moyens alloués au contrôle maritime d'ici à 2005.

TITRE II

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

Article 16

L'article L. 410-1 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :

« *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 du ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, du ministre de la défense.

« 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.

« Les brevets sont délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, le ministre de la défense

après examen et sont définitivement acquis. Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par les mêmes autorités ministérielles après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise.

« Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. »

Article 17

Après l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile, il est inséré les articles L. 410-2 à L. 410-6 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, pour les licences relevant de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile, ils doivent être agréés par le ministre chargé de l'aviation civile dans des conditions fixées par décret. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

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

« *Art. L. 410-3.* - Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel et, sur leur demande, des autres titres aéronautiques ainsi que les organismes ou, le cas échéant, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications doivent être agréés par le ministre chargé de l'aviation civile. Les conditions d'agrément sont fixées par arrêté ministériel. 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 de formation aux licences non professionnelles peuvent ne pas être agréés et doivent déclarer leur activité au ministre chargé de l'aviation civile, dans des conditions fixées par arrêté ministériel.

« 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 ministériel. 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 en outre habilités par le ministre chargé de l'aviation civile à procéder eux-mêmes au renouvellement des qualifications. Les conditions d'habilitation sont fixées par arrêté ministériel. Elles portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

« *Art. L. 410-5.* - L'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4 peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels uti-

lisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

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

« En cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par arrêté. »

Article 18

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

Article 19

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

« CHAPITRE IV

« Prix abusivement bas en matière de transport aérien

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

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

« Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéa), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

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

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

TITRE III

SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES

Article 20

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

1^o La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa est supprimée ;

2^o Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Les services occasionnels, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de plus de neuf places, conducteur compris, sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

II. — Le second alinéa de l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :

« Toutefois, les dispositions des articles 27-1, 28, 28-1, 28-1-1 et 28-1-2 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. »

TITRE IV

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

Article 21

L'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par les articles 189 à 189-10 ainsi rédigés :

« 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.

« 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.

« 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.

« 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.

« 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.

« 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.

« Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises.

« 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.

« Art. 189-10. – Les personnes qui effectuent un transport de marchandises par voie navigable présentent à toute réquisition des agents chargés du contrôle un document leur permettant de déterminer la nature juridique du transport effectué. »

Article 22

L'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigé :

« Art. 209. – Est puni d'une amende de 100 000 francs le fait pour tout prestataire de transport public de marchandises par voie navigable, auxiliaire de transport ou loueur 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.

« Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au présent article.

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

« Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéas), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

« Le transporteur 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 battellerie 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.

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

Article 23

L'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :

« 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 ainsi qu'à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail. Il participe à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport par voie navigable. »

Article 24

I. – L'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigé :

« Art. 212. – "Voies navigables de France" est chargé de la gestion du fonds de la navigation intérieure prévu au 1^{er} de

l'article 3 du règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil, du 29 mars 1999, relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable.

« "Voies navigables de France" établit et recouvre, sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, la contribution spéciale au fonds de la navigation intérieure prévue à l'article 4 du règlement du 29 mars 1999 susvisé. »

II. – L'article 57 de la loi de finances rectificative pour 1989 (n° 89-936 du 29 décembre 1989) est abrogé.

Article 25

La loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables est abrogée.

Article 26

I. – L'intitulé de la section 5 du chapitre V du titre I^{er} du livre II du code de la consommation est ainsi rédigé : « Dispositions relatives à la conformité et au marquage communautaires ».

II. – Après le troisième alinéa (2^o) de l'article L. 215-18 du même code, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

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

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 16 janvier 2001.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

LIONEL JOSPIN

*Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,*

LAURENT FABIUS

La ministre de l'emploi et de la solidarité,

ÉLISABETH GUIGOU

Le ministre des affaires étrangères,

HUBERT VÉDRINE

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,*

JEAN-CLAUDE GAYSSOT

Le ministre de l'agriculture et de la pêche,

JEAN GLAVANY

*Le ministre de la fonction publique
et de la réforme de l'Etat,*

MICHEL SAPIN

*Le ministre délégué
chargé des affaires européennes,*
PIERRE MOSCOVICI

La secrétaire d'Etat au budget,

FLORENCE PARLY

(1) Loi n° 2001-43.

– *Travaux préparatoires :*

Sénat :

Projet de loi, n° 484 (1998-1999) ;

Rapport de M. Jean-François Le Grand, au nom de la commission des affaires économiques, n° 190 (1999-2000) ;

Discussion et adoption le 1^{er} février 2000.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 2124 ;

Rapport de Mme Odile Saugues, au nom de la commission de la production, n° 2392 ;

Discussion et adoption le 30 mai 2000.

Sénat :

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, n° 375 (1999-2000) ;

Rapport de M. Jean-François Le Grand, au nom de la commission des affaires économiques, n° 481 (1999-2000) ;

Discussion et adoption le 5 octobre 2000.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté avec modifications par le Sénat en deuxième lecture, n° 2619 ;

Rapport de Mme Odile Saugues, au nom de la commission de la production, n° 2699 ;

Discussion et adoption le 21 novembre 2000.

Assemblée nationale :

Rapport de Mme Odile Saugues, au nom de la commission mixte paritaire, n° 2785 ;

Discussion et adoption.

Sénat :

Rapport de M. Jean-François Le Grand, au nom de la commission mixte paritaire, n° 123 (2000-2001) ;

Discussion et adoption le 21 décembre 2000.

- *Conseil constitutionnel :*

Décision n° 2000-440 DC du 10 janvier 2001 publiée au *Journal officiel* de ce jour.

CONSEIL CONSTITUTIONNEL**Décision n° 2000-440 DC du 10 janvier 2001**

NOR : *CSCL0104618S*

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT COMMUNAUTAIRE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Le Conseil constitutionnel a été saisi, le 21 décembre 2000, par MM. Patrice Gélard, Nicolas About, Mme Anne Heinis, MM. Louis Althapé, Jean Bernard, Roger Besse, Jean Bizet, Paul Blanc, Gérard Braun, Mme Paulette Brisepierre, MM. Louis de Broissia, Michel Caldaguès, Robert Calmejane, Auguste Cazalet, Charles Ceccaldi-Raynaud, Gérard César, Jean Chérioux, Gérard Cornu, Jean-Patrick Courtois, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Jean-Paul Delevoye, Robert Del Picchia, Charles Descours, Paul Dubrule, Alain Dufaut, Daniel Eckenspieller, Hilaire Flandre, Bernard Fournier, Philippe François, Philippe de Gaulle, Alain Gérard, François Gerbaud, Daniel Goulet, Alain Gournac, Georges Gruillot, Alain Hethener, Jean-Paul Hugot, André Jourdain, Roger Karoutchi, Lucien Lanier, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Edmond Lauret, René-Georges Laurin, Dominique Leclerc, Jean-François Le Grand, Guy Lemaire, Simon Loueckhotte, Max Marest, Pierre Martin, Jean-Luc Miraux, Bernard Murat, Paul Natali, Mme Nelly Olin, MM. Joseph Ostermann, Josselin de Rohan, Michel Rufin, Louis Souvet, Martial Taugourdeau, René Trégouët, Alain Vasselle, Jean-Pierre Vial, Serge Vinçon et Guy Vissac, sénateurs, dans les conditions prévues à l'article 61, alinéa 2, de la Constitution, de la conformité à celle-ci de la loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports ;

Le Conseil constitutionnel,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 modifiée portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, notamment le chapitre II du titre II de ladite ordonnance ;

Vu le règlement n° 2913/92/CEE du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaires ;

Vu la loi du 28 avril 1816 sur les finances modifiée ;

Vu le code de commerce ;

Vu les observations du Gouvernement enregistrées le 5 janvier 2001 ;

Le rapporteur ayant été entendu ;

Considérant que les auteurs de la saisine demandent au Conseil constitutionnel de déclarer non conforme à la Constitution l'article 4 de la loi déferée ;

Considérant que le I de l'article 1^{er} de la loi déferée abroge l'article L. 131-2 du code de commerce, en vertu duquel les courtiers interprètes et conducteurs de navires « ont 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 », et « servent seuls de truchement », dans les affaires contentieuses de commerce et pour le service des douanes, « à tous étrangers, maîtres de navires, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer » ; qu'en vertu du II, ces opérations sont désormais effectuées « librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine » ; qu'en application du premier alinéa de l'article 2 de la loi, « 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 » ; que les conditions dans lesquelles les demandes d'indemnisation seront examinées par une commission nationale sont prévues par l'article 3 ; qu'enfin, les règles de calcul de l'indemnité, « versée ... sous la forme d'un seul versement dans les six mois suivant le dépôt de la demande », sont fixées par l'article 4 ;

Considérant que les requérants font valoir que l'indemnisation « de ce qui constitue en droit une expropriation » ne serait ni juste ni préalable, contrairement aux exigences de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen ;

Considérant qu'aux termes de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 : « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité » ; que l'article 13 de la Déclaration dispose pour sa part : « Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable : elle doit être également répartie entre tous les citoyens, en raison de leurs facultés » ;

Considérant que la suppression du privilège professionnel dont jouissent les courtiers interprètes et conducteurs de navire ne constitue pas une privation de propriété au sens de l'article 17 précité de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ; que, par suite, doivent être rejetés comme inopérants les griefs tirés de la violation de cet article, notamment le grief critiquant le caractère non préalable de l'indemnisation ;

Considérant, cependant, que, si l'article 13 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 n'interdit pas de faire supporter, pour un motif d'intérêt général, à certaines catégories de personnes des charges particulières, il ne doit pas en résulter de rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques ;

Considérant que la suppression du monopole des courtiers interprètes et conducteurs de navires résulte de la volonté du législateur de mettre le droit national en conformité avec le règlement communautaire susvisé du 12 octobre 1992 ; que le montant de l'indemnité qui leur sera versée, en application de l'article 4, du fait de la perte du droit de présentation, s'élève à 65 % de la valeur des offices afférente aux activités faisant l'objet du privilège professionnel supprimé ; que cette évaluation, qui tient compte de la recette nette moyenne et du solde moyen d'exploitation au cours des exercices 1992 à 1996, n'est entachée d'aucune erreur manifeste ; qu'au surplus, l'article 5 de la loi offre aux intéressés la possibilité d'accéder à diverses professions réglementées ; qu'enfin, l'article 6 prévoit qu'ils conserveront pendant deux ans le privilège institué par l'article L. 131-2 du code de commerce dans sa rédaction antérieure, tout en étant libérés de l'interdiction, qui leur était faite par l'article L. 131-7 du même code, de réaliser toute opération de commerce ; que, dans ces conditions, les modalités de réparation prévues par la loi déferée n'entraînent pas de rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que les dispositions contestées ne sont contraires à aucun principe ni à aucune règle de valeur constitutionnelle ;

Considérant qu'il n'y a lieu pour le Conseil constitutionnel d'examiner d'office aucune question de conformité à la Constitution,

Décide :

Art. 1^{er}. – L'article 4 de la loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports est conforme à la Constitution.

Art. 2. – La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 10 janvier 2001, où siégeaient : MM. Yves Guéna, président, Georges Abadie, Michel Ameller, Jean-Claude Colliard, Alain Lancelot, Mme Noëlle Lenoir, M. Pierre Mazeaud et Mmes Monique Pelletier et Simone Veil.

Le président,
YVES GUÉNA

Saisine du Conseil constitutionnel en date du 21 décembre 2000 présentée par plus de soixante sénateurs, en application de l'article 61, alinéa 2, de la Constitution, et visée dans la décision n° 2000-440 DC

NOR : CSCX0004573X

LOI PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT COMMUNAUTAIRE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Les sénateurs soussignés demandent au Conseil constitutionnel de bien vouloir déclarer non conforme à la Constitution l'article 4 de la loi portant adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, définitivement adoptée le 21 décembre 2000 par le Sénat, et des dispositions éventuellement concernées des articles 2, 3 et 5.

1. Ils estiment, en effet, que l'indemnisation prévue par le projet de loi pour indemniser les courtiers maritimes de la perte de leur monopole n'est ni juste ni préalable, contrairement aux exigences de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen et à celles de la jurisprudence constante du Conseil constitutionnel.

2. L'indemnisation n'est pas juste car elle ne couvre que très partiellement les conséquences de la perte du monopole dont disposaient les courtiers maritimes. En effet, le montant prévu de l'indemnisation couvrira à peine les frais de fermeture de leur office et sera insuffisant dans certains cas (voir annexe I pour l'ensemble de la profession).

3. L'étude de cas précis de quatre offices de courtiers maritimes démontre le caractère dérisoire de l'indemnisation qui ne permet pas aux courtiers maritimes de se reconvertir dans d'autres activités (voire annexe II pour monographies des quatre cas).

4. Enfin, l'indemnisation n'est pas préalable puisqu'elle sera postérieure à la fin du monopole et interviendra à des dates aléatoires. De plus, les modalités de versement de l'indemnité sont insuffisamment précisées pour garantir le caractère préalable de celle-ci.

5. En conclusion, même si la loi a prévu des règles particulières de reconversion des courtiers maritimes, notamment dans la profession de commissionnaire de transport, ce qui permet d'éviter une déstabilisation excessive de la profession, elle ne respecte pas les règles applicables en matière d'indemnisation de ce qui constitue en droit une expropriation (le droit de transférer un monopole).

(*Liste des signataires : voir décision n° 2000-440 DC.*)

ANNEXE I

FRAIS DE LIQUIDATION DES CHARGES

Calcul global

Outre la perte de la valeur économique représentée par leur entreprise, les courtiers qui seront obligés de fermer devront faire face à divers frais.

Ceux-ci sont évidemment variables d'une charge à une autre en fonction de son importance, de sa taille et des contrats en cours. Ils ont été estimés au mieux en fonction des renseignements en ma possession pour l'ensemble de la profession.

Frais de personnel :

Préavis (trois mois)..... 10 MF
Indemnités de licenciement, fin de carrière (trois mois)..... 10 MF

Frais de rupture de contrats :

Emprunts bancaires, baux, leasings divers..... 8 MF
Mise au rebut d'immobilisations (valeur économique) (30 000 F × 230 personnes)..... 7 MF
Frais de conservation des archives jusqu'à prescription (20 m³ × 750 charges × 7 500 F/m³)..... 11 MF

Divers :

20 000 F × 75 charges..... 1,5 MF
Total..... 47,5 MF

Montant à comparer aux 50 MF budgétés pour faire face au paiement des indemnités déterminées selon la loi votée.

ANNEXE II

MONOGRAPHIES INDIVIDUELLES

Pour illustrer le calcul global présenté précédemment, il est procédé au calcul spécifique de l'indemnité accordée à certaines charges et des frais qu'elles auront à supporter lors de la clôture de leur activité.

Les exemples retenus sont représentatifs de charges de tailles diverses situées sur les différentes façades maritimes de l'hexagone (Manche, Atlantique, Méditerranée).

Par souci de simplification, seules ont été retenues de manière privilégiée des études n'ayant qu'une faible activité hors du monopole.

Ces monographies sont anonymes par respect du secret professionnel. J'atteste cependant qu'il s'agit de cas réels ainsi que je pourrais le prouver à toute personne à qui mon secret professionnel ne sera pas opposable.

Les chiffres de calcul d'indemnisation résultent de liasses fiscales transmises par les intéressés.

Le coût des préavis a été estimé à trois mois de salaires et charges.

En effet, l'arrêt de l'activité nécessitera des travaux de rangement, classements, formalités de radiation, etc., imposant le maintien en poste à des tâches non facturables des salariés pour une telle durée, même si leur préavis est juridiquement pour certains inférieur à trois mois.

Le coût des indemnités de licenciements a été estimé à trois mois de salaires hors charges, montant correspondant à l'application du régime minimum de l'article R. 122-2 du code du travail. Compte tenu de l'ancienneté moyenne des salariés des charges, ce montant constitue un minimum, certaines charges ayant des engagements nettement supérieurs parce qu'elles sont soumises aux régimes particuliers à telle ou telle zone portuaire.

Les frais de rupture des baux et crédits-baux sont estimés puisqu'il n'est pas possible de savoir, compte tenu de la période transitoire, à quel montant précis l'entreprise arrêtera son activité. Il en est de même des remboursements d'emprunts.

Les courtiers maritimes auront à garder une masse importante d'archives plusieurs années après la fermeture de leur charge, qu'il s'agisse des archives douanières liées à leur activité ou, pour des raisons fiscales et d'indemnisation, des archives administratives.

Les frais de garde d'archives correspondants sont estimés en fonction des tarifs usuels des sociétés spécialisées. Ce tarif est de l'ordre de 7 500 F le mètre cube pour un service comprenant l'archivage, la conservation pendant la durée nécessaire, l'extraction en cas de besoin et la destruction en fin de période.

Le volume dépend bien sûr de la taille de l'étude.

En fonction de ces données, quatre études individuelles sont ici présentées couvrant l'ensemble des tailles d'études puisque leur chiffre d'affaires annuel moyen va de 117 273 F (la plus petite charge) à 5 645 000 F (la plus grosse charge).

Les quatre études ne peuvent survivre à l'abrogation du privilège, les trois premières n'ayant pratiquement que l'activité de courtage et aucune perspective de diversification. Quant à la