

N° 383

SÉNAT

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 juillet 1995.

PROJET DE LOI

relatif aux transports,

PRÉSENTÉ

Au nom de M. Alain JUPPÉ,

Premier ministre,

Par M. Bernard PONS,

ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

et par Mme Annie-Marie IDRAC,

secrétaire d'Etat aux transports.

(Renvoyé à la commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

Transports. - Sécurité routière - Transports aériens - Transports maritimes - Code de la route.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a pour objectif d'améliorer diverses dispositions législatives relatives aux transports maritime, aérien et terrestre.

Il tend principalement à renforcer la sécurité des différents modes de transport et à mettre notre dispositif législatif en conformité avec nos obligations communautaires.

I. — MESURES INTÉRESSANT LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

A. — Adaptation de notre législation aux principes communautaires en matière de francisation des navires.

L'article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer modifiée et l'article 219 du code des douanes subordonnent l'octroi du pavillon national à un navire au fait que les personnes physiques ou morales qui en sont propriétaires justifient de la nationalité française.

La Commission des Communautés estime que ces dispositions sont contraires aux articles 48, 52, 58 et 221 du Traité de Rome, qui posent les principes de la libre circulation des travailleurs, du libre établissement et de l'égalité de traitement des ressortissants des États membres de la Communauté européenne en ce qui concerne leur participation financière au capital des sociétés bénéficiaires du droit d'établissement au sein de la Communauté européenne.

Cependant, pour assurer le respect de ses engagements internationaux dans les domaines de la sécurité et du droit du travail, l'État doit conserver un lien substantiel avec le navire, qui porte son pavillon.

Ainsi, lorsque la société qui possède le navire a son siège social situé sur le territoire d'un État membre de la Communauté européenne autre que la France, l'exploitation et l'utilisation du navire doivent être dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

Les deux premiers articles du présent projet permettent de mettre les règles de francisation des navires en conformité avec les normes communautaires tout en préservant un lien entre ces navires et le territoire national et d'étendre leur application aux ressortissants des États Parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

B. - Amélioration des modalités de mise en œuvre des transports maritimes d'intérêt national.

La loi n° 69-441 du 20 mai 1969 relative aux transports maritimes d'intérêt national permet à l'État d'obtenir des armateurs français qu'ils effectuent des transports maritimes pour son compte dans des conditions déterminées par accord amiable entre le ministère utilisateur et l'armateur intéressé.

A défaut d'accord amiable ou en cas d'inexécution de l'accord par l'armateur, la réquisition des services de ce dernier ou de l'usage des navires nécessaires peut intervenir par application des dispositions de l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative à la réquisition des biens et des services et de son décret d'application n° 62-367 du 26 mars 1962.

Cette loi qui a déjà reçu plusieurs cas d'application, tous par la voie d'accord amiable et ce notamment lors de l'opération Daguët, nécessite des aménagements liés à l'adaptation de la législation nationale aux dispositions communautaires et à l'obligation de remédier à certaines imperfections révélées par ses mises en application successives.

1° La mise en conformité du régime de francisation des navires avec les dispositions du Traité de Rome telle que prévue au chapitre premier du titre premier du présent projet ouvre l'accès au pavillon français à des navires appartenant à des ressortissants de la Communauté européenne.

Il a donc paru nécessaire d'ajouter un alinéa à l'article premier de la loi du 20 mai 1969 permettant également d'appliquer ce dispositif aux armateurs de nationalité étrangère disposant de navires battant pavillon français.

Tel est l'objet du I de l'article 3 du présent projet.

La modification de l'article 3 du code du travail maritime, telle que prévue au chapitre V du titre premier du présent projet, vise à étendre la condition de nationalité française relative aux équipages, au profit des ressortissants des États membres de la Communauté européenne ou des États Parties à l'accord sur l'Espace économique européen. Cette disposition risquerait de rendre inopérantes certaines missions ponctuelles poursuivies par le ministère de la défense et nécessitant un équipage entièrement français à bord des navires marchands utilisés.

Aussi, il est apparu nécessaire d'ajouter à l'article 3 de la loi du 20 mai 1969 un alinéa permettant de déroger à ces nouvelles sujétions.

Tel est notamment l'objet du II de l'article 3 du présent projet.

2° Si les objectifs assignés aux armements lors des diverses applications de la loi du 20 mai 1969 ont pu être généralement atteints, des difficultés liées aux contours juridiques imprécis du cadre législatif actuel sont apparues notamment pour ce qui concerne :

- les conditions dans lesquelles les ordres donnés par les autorités compétentes doivent être exécutés ;
- l'étendue des sujétions que les mises à disposition ou la réquisition des services impliquent pour les personnels de l'armateur.

Ce projet vise à combler ces lacunes, en conférant au ministre utilisateur un moyen d'action efficace tout en préservant les opérateurs - armateurs et équipages - des conséquences dommageables qui pourraient découler de l'utilisation de ce dispositif.

Tel est aussi l'objet du II de l'article 3 du présent projet.

C'est également dans une perspective de clarification que le III de l'article 3 du présent projet associe les personnels de l'armateur à la réquisition des services qui pourrait éventuellement les concerner.

Les dispositions relatives aux modifications de la loi du 20 mai 1969 contenues dans le présent projet ont recueilli un avis favorable, notamment de la part des partenaires sociaux, lors de la session du Conseil supérieur de la marine marchande du 7 avril 1992.

C. - Renforcement de la sécurité en mer.

1° Les événements récents, qui se sont traduits notamment par l'échouage de produits dangereux (détonateurs, pesticides) sur le littoral national, conduisent à renforcer notre dispositif législatif relatif à la sécurité des navires et de la navigation.

C'est ainsi qu'il est apparu nécessaire de modifier 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 :

- en élargissant son champ d'application ;
- en insérant, dans son dispositif répressif, le principe de la responsabilité pénale des personnes morales ;
- en précisant, dans notre droit interne, les modalités de compte rendu des accidents mettant en cause des navires transportant des cargaisons de produits dangereux, rendu obligatoire depuis le 1^{er} janvier 1994 par la nouvelle règle 7-1 du chapitre VII de l'annexe de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 modifiée, tout en prévoyant des sanctions pénales en cas de méconnaissance de cette obligation.

Tel est l'objet de l'article 4 du présent projet.

2° Autorisées par les conventions internationales de Londres et d'Oslo, les opérations d'incinération en mer sont soumises aux dispositions de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution en mer qui renvoie notamment à un décret en Conseil d'État la définition d'une procédure d'autorisation, décret qui n'a jamais été pris.

La France qui s'est récemment engagée, comme les autres pays riverains de la mer du Nord, à mettre fin aux opérations d'incinération en mer avant le 31 décembre 1994, n'a plus recours à ce type d'élimination dans la mesure où elle dispose sur son territoire de moyens de traitement des déchets suffisants et respectueux de l'environnement.

Dans ces conditions, il convient de remplacer le régime d'autorisation des incinérations en mer par un régime général d'interdiction.

Tel est l'objet de l'article 5 du présent projet et notamment son I qui modifie les dispositions essentielles de ce dispositif prévu à l'article 2 de la loi du 7 juillet 1976.

Le II permet d'actualiser l'article 5 dudit texte dans la mesure où un dispositif pénal sanctionnant les infractions à cette interdiction est maintenu et où les montants des pénalités encourues sont harmonisés avec ceux prévus par la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau tout en tenant compte des principes internationaux relatifs aux pouvoirs d'intervention de l'État côtier en matière de protection du milieu marin.

Le III vise à étendre le champ d'application du régime d'interdiction applicable aux navires étrangers, dans le respect des conventions internationales.

Enfin, les IV et V permettent d'abroger l'ensemble des dispositions de la loi du 3 juillet 1976 faisant référence au régime d'autorisation antérieur.

D. — Actualisation des dispositions relatives aux compétences des agents de l'État en mer.

Le chapitre IV du titre premier du présent projet vise à modifier certains textes relatifs aux interventions de l'administration en mer, en y intégrant notamment les modifications d'ordre catégoriel ou fonctionnel intervenues récemment dans le statut de certains agents de l'État habilités, par la loi, à rechercher et poursuivre les infractions.

L'encadrement des services déconcentrés de l'administration de la mer est aujourd'hui composé de trois corps.

Les administrateurs des affaires maritimes et les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes appartiennent à la fonction publique militaire.

Le statut particulier du troisième corps civil de catégorie A, celui des inspecteurs des affaires maritimes, a été publié au *Journal officiel* du 15 novembre 1992.

Il est nécessaire de modifier certains textes définissant les attributions des agents des affaires maritimes afin :

- d'y intégrer ce nouveau corps qui s'est substitué à celui des attachés des affaires maritimes, des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, des inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;

— de substituer à la notion strictement statutaire « d'administrateur des affaires maritimes » la notion fonctionnelle « d'officier ou inspecteur des affaires maritimes » ;

— de remplacer les termes « d'officier d'administration des affaires maritimes » par ceux « d'officier du corps technique et administratif des affaires maritimes » ;

— d'introduire les corps de « contrôleurs des affaires maritimes » et des « personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ».

Il a paru également nécessaire d'étendre aux commandants et officiers en second exerçant sur les bâtiments de la Marine nationale ou sur les aéronefs militaires, les compétences réservées exclusivement aux commandants en matière de constatation d'infractions.

Les articles 6 à 18 du présent projet ont pour but d'intégrer l'ensemble de ces modifications.

L'article 6 vise plus particulièrement à modifier diverses dispositions 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.

Le quatrième alinéa de l'article 3 de cette loi autorise les personnels des affaires maritimes à exercer des contrôles directs sur les embarcations en procédant notamment à des visites à bord des navires.

Il est nécessaire de préciser à nouveau, en les actualisant, les catégories d'agents autorisés à opérer de telles visites.

L'article 4 de cette même loi autorise les personnels des affaires maritimes à constater les infractions aux règles de sécurité contenues dans ce même texte et dans certaines conventions internationales que la France a ratifiées en la matière.

Afin de renforcer la coopération des administrations intervenant en mer et pour garantir une meilleure sécurité du transport maritime, il est prévu d'autoriser les agents des douanes à appliquer ces règles de sécurité aux navires de plaisance et à contrôler le transport des marchandises dangereuses à bord des navires.

L'actuel article 5 de la loi du 5 juillet 1983 fixe les conditions de mise en œuvre des sanctions lorsque des infractions sont constatées par les autorités compétentes mentionnées à l'article 4.

Il est apparu nécessaire de modifier cet article afin de préciser les pouvoirs d'investigation de ces autorités en soumettant à la cen-

sure du procureur de la République les opérations organisées de contrôle des navires (opérations type « coup de poing ») conformément aux principes dégagés par le Conseil constitutionnel sur la matière et en précisant les compétences judiciaires en matière de jugement des infractions contenues à l'article 4 de la loi précitée.

L'article 7 de la loi du 5 juillet 1983 fixe les sanctions pénales applicables à toute personne qui fait ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité en cours de validité.

Il est proposé d'étendre l'application de ces peines à toute personne qui entraverait l'action des personnels de l'Etat lors des opérations de contrôle sur ces titres.

E. — Modification du régime du travail et du régime de protection sociale applicables sur les navires battant pavillon français.

Le chapitre V du titre premier du présent projet vise à adapter le régime du travail applicable aux marins, en mettant en conformité avec les normes communautaires certaines dispositions du code du travail, du code du travail maritime et du code des douanes.

La loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime dans son article 3, deuxième alinéa, et l'article 221 du code des douanes disposent à l'identique que « le personnel d'un navire doit, dans une proportion définie par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, être français ».

Bien qu'elle n'ait plus été opposée aux ressortissants de la Communauté européenne depuis 1974, il convient de mettre cette disposition en conformité avec le principe communautaire de la libre circulation des travailleurs.

Cependant, en application du principe de réservation de certains emplois à des ressortissants nationaux reconnu à l'article 55 du Traité de Rome, l'Etat entend maintenir l'exigence de la nationalité française pour le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, en raison des prérogatives d'ordre public et de sécurité publique qui leur sont attachées par la législation.

Le I de l'article 19 et l'article 20 du présent projet permettent de concilier ces deux exigences et d'étendre l'application de ces dispositions aux ressortissants des Etats Parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

Actuellement, les dispositions des articles 95, 96 et 101 du code du travail maritime, portant sur les conditions dans lesquelles, en dehors d'une faute grave du salarié, la résiliation du contrat d'enga-

gement maritime peut intervenir, limitent la possibilité pour le marin de démissionner dans un port français métropolitain ou d'outre-mer.

Depuis 1991, les instances de l'Organisation internationale du travail ont considéré ce dispositif comme non conforme aux termes de l'article 9 de la convention O.I.T. n° 22 que la France a ratifiée en 1928 et suggéré à la France de modifier en ce sens l'article 101 du code du travail maritime.

Tel est l'objet du II de l'article 19 du présent projet.

La législation du travail applicable aux personnels navigants sur les navires de commerce, de pêche ou de plaisance constitue un domaine spécifique du droit du travail.

Ainsi, il a paru nécessaire de confier aux officiers et personnels civils relevant du ministère chargé de la marine marchande le contrôle exercé sur l'application de cette réglementation.

Le III de l'article 19 du présent projet permet ainsi de substituer à la notion « d'autorité maritime » les termes « d'autorité chargée de l'inspection du travail maritime » dans les dispositions du code du travail maritime.

En outre, les IV et V de ce même article permettent d'insérer dans le code du travail maritime un titre spécifique à l'inspection du travail maritime. Les dispositions de ce nouveau titre renvoient aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail créés par l'article 21 du présent projet déterminant le régime de l'inspection du travail maritime.

L'article 21 du présent projet complète donc les dispositions de l'article L. 742-1 du code du travail et prévoit notamment qu'un décret en Conseil d'État fixera la répartition entre ces agents des compétences attribuées à l'inspecteur du travail, aux directeurs départemental et régional du travail et de l'emploi dans ce domaine.

Il énumère, en outre, les personnels civils et militaires compétents pour constater les infractions à l'ensemble de la réglementation du travail applicable aux marins.

F. — Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres Australes et antarctiques françaises.

L'immatriculation des navires au territoire des terres Australes et Antarctiques françaises, parce qu'elle permet d'avoir des coûts d'exploitation plus faibles, offre aux armements qui ont choisi ce

registre les moyens d'être compétitifs dans la concurrence internationale. Elle est ainsi un élément déterminant de l'attractivité du pavillon français.

Ce registre compte aujourd'hui plus de 80 navires de commerce, représentant près de la moitié de la flotte française en nombre de navires et 85 % en capacité de transport. Il comporte également une cinquantaine de navires travaillant dans l'économie pétrolière.

Il permet d'employer des marins français qualifiés. Il y a aujourd'hui en effet plus de 1 200 postes de travail, c'est-à-dire 2 000 emplois de navigants français sur les navires immatriculés au territoire des terres Australes et antarctiques françaises dont une forte proportion d'officiers. A titre de comparaison, le nombre total de marins du commerce est d'environ 6 100, hors activité portuaire et services publics non concurrentiels.

Il apparaît ainsi nécessaire que la loi précise les conditions d'accès à ce registre et fixe un cadre aux conditions d'armement relatif à la composition des équipages.

Comme pour le registre d'immatriculation métropolitain, il est notamment impératif que les personnels d'autorité (capitaines et seconds capitaines) soient français en raison des prérogatives d'ordre public qu'ils exercent à bord des navires.

Tel est l'objet de l'article 22 du présent projet qui définit le dispositif général du registre des terres Australes et Antarctiques françaises et permet à la France de conserver un lien substantiel avec le navire battant son pavillon et immatriculé au registre.



II. — MESURES INTÉRESSANT LE SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN

L'article 23 du présent projet a pour objet de modifier certaines dispositions de la première partie du code de l'aviation civile.

A. — En premier lieu, des modifications sont apportées au livre premier « Aéronefs » du code de l'aviation civile.

Il était depuis longtemps devenu nécessaire de modifier l'article L. 121-3 du code de l'aviation civile relatif aux conditions d'immatriculation des aéronefs dans notre pays, afin de le rendre conforme au

droit communautaire ainsi qu'avec l'accord sur l'Espace économique européen.

Il est également proposé d'introduire dans le livre premier du code de l'aviation civile la définition de la location d'aéronef qui figure actuellement au livre III de ce code, afin d'en étendre l'application à tous les aéronefs (quel que soit leur mode d'exploitation). Le nouvel article L. 124-1 sera lui-même inséré dans un nouveau chapitre du titre II du livre premier intitulé « Location et mise à disposition d'aéronefs ».

Le nouvel article L. 150-1-1 inclut dans le code de l'aviation civile des dispositions permettant de sanctionner lourdement les infractions liées au certificat de transporteur aérien. Ce certificat est destiné à attester la capacité technique des exploitants, laquelle demeure, bien entendu, contrôlée selon des critères inchangés ; il a été institué par le règlement communautaire relatif aux licences d'exploitation des transporteurs aériens et son introduction dans la législation nationale est par ailleurs proposée (cf. infra, article L. 330-1 nouveau). L'exploitation d'un aéronef sans ce certificat, lorsqu'il est exigible, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ce document engage directement la sécurité de l'aéronef, des personnes transportées, des biens et tiers survolés, ce qui justifie l'instauration de sanctions dissuasives telles que celles qui sont proposées.

B. — En second lieu, il est proposé de modifier l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile.

Afin de répondre à l'accroissement du trafic aérien et de permettre l'application des règles internationales en matière de sûreté du transport aérien, il est aujourd'hui nécessaire de compléter le dispositif de contrôle existant.

L'article L. 282-8 du code de l'aviation civile contenu dans l'article 15 de la loi n° 89-467 du 10 juillet 1989 donne déjà la possibilité aux officiers de police judiciaire de se faire assister par des agents agréés pour les visites de sûreté des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules.

Il est proposé de compléter cet article en permettant aux gestionnaires d'aéroports et aux compagnies aériennes d'avoir recours également à ces agents pour effectuer des tâches de mise en œuvre de dispositifs automatiques de contrôle dans le cadre de l'inspection/filtrage des passagers et de contrôle des bagages de soute.

Ces tâches, qui excluent toute fouille physique des personnes ou de leurs bagages à mains, sont bien entendu effectuées sous la responsabilité des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes selon le cas.

C. — Enfin, il est proposé de modifier certains articles du livre III « Transports aériens » du code de l'aviation civile.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.), dans l'amendement n° 8 à l'annexe 17 à la convention de Chicago, impose, depuis le 1^{er} avril 1993, aux États contractants d'opérer des contrôles de sûreté sur la totalité du fret embarqué sur les avions passagers (normes 4.3.6.). Constatant cependant la difficulté d'opérer des contrôles physiques (inspection visuelle ou radioscopique) juste avant le chargement à bord, l'O.A.C.I. recommande que ces vérifications soient faites avant la livraison au transporteur aérien par des agents de fret spécialement agréés (recommandation 4.3.7.).

A cet égard, l'article L. 321-7 du code de l'aviation civile institue un agrément en qualité d'« expéditeur connu » au profit des entreprises qui, après enquête des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, présentent les garanties que l'on est en droit d'attendre d'elles, tant en ce qui concerne les conditions de réception, de contrôle, de stockage et de conditionnement du fret qu'elles expédient, que la situation et le comportement de leurs dirigeants et de leurs personnels.

Il faut noter que l'article L. 321-7 reprend le terme d'« expéditeur connu » tel que défini dans l'article 17 de l'O.A.C.I., à savoir : « agent transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret, aux envois par coursier, aux envois express et à la poste des contrôles de sûreté préalablement agréés par l'autorité compétente », et qu'il ne doit donc pas être interprété de façon littérale.

La création de l'article L. 321-7 permettra au ministère chargé des transports d'agréer des agences de fret en tant qu'« expéditeur connu » et d'accorder aux entreprises ainsi agréées la possibilité d'opérer les contrôles de sécurité appropriés au fret aérien.

L'évolution récente du droit communautaire dans le domaine du transport aérien, en particulier l'adoption le 23 juillet 1992 par le Conseil des Communautés européennes de règlements communautaires relatifs, d'une part, aux licences des transporteurs aériens, d'autre part, à l'accès des transporteurs communautaires aux liaisons intra-communautaires et aux tarifs des services aériens intracommun-

nautaires, rend nécessaire une nouvelle rédaction des dispositions du code de l'aviation civile concernées afin, d'une part, de mettre ces dispositions en conformité avec le droit communautaire et, d'autre part, de conserver à ce code sa lisibilité.

Ainsi, la modification de l'article L. 323-2 du code de l'aviation civile a-t-elle pour objet de mettre cet article (qui détermine le cadre juridique applicable aux opérations de frètement d'aéronefs) en conformité avec la nouvelle définition du transport aérien public découlant du droit communautaire.

L'actuel article L. 330-1 étant incompatible avec le règlement communautaire concernant les licences, il est proposé de l'abroger, le deuxième alinéa de l'article L. 330-1 nouveau explicitant pour des raisons de clarté les notions de licence d'exploitation et de certificat de transporteur aérien créés par ce règlement communautaire et précisant que leur délivrance est le fait de l'autorité administrative.

Il est, en outre, apparu nécessaire de prévoir un régime juridique pour les transports aériens effectués au moyen d'aéronefs non mus par un moteur, au moyen d'appareils ultralégers motorisés (U.L.M.) ou sous la forme de baptême de l'air et qui n'entrent pas dans le champ d'application du règlement communautaire sur la licence des transporteurs aériens. Ces transports pourraient être subordonnés à l'obtention d'une licence d'exploitation et d'un certificat si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par décret en Conseil d'État, et dans des conditions fixées par ce décret. Afin de permettre la détermination de tels transports, une définition de la notion de transporteur aérien public a été conservée mais actualisée. Ces dispositions font l'objet du premier et du dernier alinéas de l'article L. 330-1.

Il est également proposé de modifier la rédaction actuelle relative au régime d'autorisation pour l'exploitation de services aériens à destination, en provenance ou à l'intérieur du territoire national. L'article L. 330-2 nouveau maintient un régime d'autorisation préalable accompagnée d'une obligation de dépôt préalable ou d'approbation des programmes d'exploitation des compagnies aériennes. Cette réécriture est l'occasion d'une actualisation des termes existants qui étaient devenus inadaptés.

Il convient également de préciser les conditions d'application de l'article L. 330-3 du code de l'aviation civile relatif à la consultation des collectivités locales en cas d'ouverture d'une liaison aérienne régulière domestique, compte tenu du règlement communautaire sur l'accès des transporteurs communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires.

Enfin, il est proposé de modifier l'article L. 310-8 du code de l'aviation civile qui est en partie devenu contraire au règlement communautaire sur les tarifs. Il est proposé de maintenir un régime de dépôt et d'homologation préalable pour les tarifs ainsi que pour les conditions de transport.

L'article 24 du présent projet de loi est relatif au groupe Air France et modifie l'annexe II de la loi sur la démocratisation du secteur public.

Le législateur a inscrit les compagnies aériennes du secteur public (Air France, Air Inter, U.T.A. et Aéromaritime International) en annexe II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Cette disposition a pour objet d'appliquer les dispositions particulières prévues par la loi n° 84-103 du 16 février 1984 par dérogation à celles du chapitre premier du titre II de la loi du 26 juillet 1983 de manière à ce qu'au nombre des représentants élus des salariés au conseil d'administration de ces compagnies aériennes figurent des élus de collèges électoraux particuliers constitués par les personnels navigants techniques et les personnels navigants commerciaux de ces entreprises.

La structure du groupe Air France a été modifiée avec la création d'une société commune de direction dénommée « Groupe Air France S.A. » et détenue par l'État qui est devenu l'actionnaire majoritaire des compagnies Air France et Air Inter. Cette nouvelle société entre dans le champ d'application de la loi du 26 juillet 1983 et son conseil d'administration doit comprendre des administrateurs élus par l'ensemble des salariés du groupe. Il est donc proposé d'inscrire cette société en annexe II de la loi du 26 juillet 1983 pour que les catégories particulières de salariés que sont les personnels navigants puissent être représentés au conseil d'administration de la société mère.

Par ailleurs, il convient :

— de retirer de cette annexe II la Compagnie Aéromaritime International qui a été dissoute fin 1991 ;

— et de tirer les conséquences de la fusion d'Air France et d'U.T.A. intervenue en 1992 en supprimant la société U.T.A. de l'annexe II et en y maintenant Air France sous sa dénomination exacte qui est « Compagnie nationale Air France ».

Enfin, il n'est pas envisagé d'étendre aux territoires et aux collectivités territoriales d'outre-mer, l'application des dispositions de l'article 23 du présent projet de loi qui résultent des dispositions des règlements communautaires du 23 juillet 1992. Tel est l'objet de l'article 25 du présent projet de loi.

III. — MESURES INTÉRESSANT LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

L'insécurité routière en France se situe encore à un niveau inacceptable. En 1993, on a dénombré 9 052 tués et 189 020 blessés dont 43 535 blessés graves. Chaque jour, plus de 25 personnes trouvent la mort et plus de 500 personnes sont blessées sur les routes de notre pays. Le Comité interministériel de la sécurité routière (C.I.S.R.), réuni le 17 décembre 1993, a décidé de renforcer la sécurité routière notamment selon trois axes prioritaires : le développement de la prévention, l'amélioration de la formation des conducteurs et l'efficacité du système dissuasif.

Le titre III du présent projet de loi comprend une série de mesures relatives au renforcement de la lutte contre l'alcoolémie au volant, à la mise en place du brevet de sécurité routière et à l'adaptation de certains articles de la partie législative du code de la route au nouveau code pénal. Tel est l'objet de l'article 26 du présent projet de loi.

A. — Renforcement de la lutte contre l'alcoolémie au volant.

Afin de renforcer la lutte contre l'alcoolémie, il a paru nécessaire d'étendre le contrôle d'alcoolémie à l'accompagnateur de l'élève conducteur.

L'alcoolisation excessive intervient dans environ 40 % des accidents mortels causant environ 3 500 tués, soit en moyenne plus de 10 chaque jour.

Le risque de provoquer un accident mortel augmente considérablement avec l'alcoolémie. Si l'alcoolisation des conducteurs est perçue très largement comme une cause d'insécurité routière, les conducteurs ont trop souvent le réflexe de reporter ce problème sur les seuls malades alcooliques. Or, dans la majorité des cas, on oublie que trop boire et conduire sont rigoureusement incompatibles. Le nombre d'infractions pour conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal est sensiblement plus élevé lors des congés de fin de semaine et la nuit.

Les textes en vigueur ne sont actuellement opposables qu'au seul conducteur du véhicule y compris s'il est élève conducteur. Il est proposé d'étendre le contrôle de l'alcoolémie aux personnes accompagnant un élève conducteur. Cette disposition permet de responsabiliser davantage la personne qui a en charge la formation pratique de l'élève et qui se doit de veiller tout particulièrement au respect des dispositions légales et à la maîtrise du véhicule. Si la responsabilité pénale du conducteur, en l'occurrence celle de l'élève, peut être engagée en application du code de la route, celle de l'accompagnateur n'a, à ce jour, qu'une existence jurisprudentielle.

Par ailleurs, les dispositions des articles L. 14 et L. 18 du code de la route qui prévoient la suspension du permis de conduire sont étendues à l'accompagnateur d'un élève conducteur pour les infractions relatives à la conduite en état d'alcoolémie visées aux articles L. premier et R. 233-5 du code de la route.

B. — Mise en place du brevet de sécurité routière.

Un brevet de sécurité routière (B.S.R.) sera exigible pour la conduite des cyclomoteurs entre quatorze et seize ans. Il répond à deux objectifs essentiels :

- conférer une validation sociale aux efforts accomplis par l'éducation nationale pour former les jeunes à la sécurité routière, cette validation sociale étant une des conditions de pérennité de cette action éducative ;

- réduire l'insécurité des conducteurs de cyclomoteurs, en premier lieu des jeunes de quatorze à seize ans, qui dans les conditions actuelles peuvent conduire un cyclomoteur dès quatorze ans sans aucune formation préalable.

Ce brevet ne constitue pas un titre de conduite tel que défini à l'article L. 20 du code de la route. En conséquence, le défaut de possession du brevet sera sanctionné non pas par une contravention de la 5^e classe (cas des titres de conduite), cette sanction étant disproportionnée pour les jeunes usagers, mais par une contravention de la 2^e classe instituée réglementairement.

C. — Adaptation du code de la route au nouveau code pénal.

Le nouveau code pénal entré en vigueur le 1^{er} mars 1994 nécessite de mettre à jour le code de la route notamment quand ce dernier

fait référence à des articles de l'ancien code de procédure pénale qui se trouvent désormais dans le nouveau code pénal.

Tel est le cas de l'article L. 40 du code de la route qui fait référence à l'article 780 de l'ancien code de procédure pénale pour sanctionner une usurpation d'identité.

C'est pourquoi, il est proposé de substituer dans cet article du code de la route la référence au code pénal à celle du code de procédure pénale. En effet, les dispositions de l'article 780 de l'ancien code de procédure pénale sont dorénavant fixées par l'article L. 434-23 du nouveau code pénal.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi relatif aux transports, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports et le secrétaire d'Etat aux transports qui seront chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

TITRE PREMIER

MESURES RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE PREMIER

Dispositions relatives à la francisation des navires:

Article premier.

La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est modifiée comme suit :

I. — A. — Aux 1°, 3° et 4° de l'article 3, les mots : « à des Français », sont remplacés par les mots : « à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen ».

B. — Le 2° du même article est modifié ainsi qu'il suit :

« 2° Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat

membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

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

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

« a) Dans les sociétés anonymes... *(le reste sans changement)*. »

II. — Le 2° de l'article 3-1 est modifié ainsi qu'il suit :

« 2° Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 1° ou 2° de l'article 3, qui en assure le contrôle... *(le reste sans changement)*. »

Art. 2.

L'article 219 du code des douanes est modifié ainsi qu'il suit :

I. — Aux A, C et D du 2 du I, les mots : « à des Français » sont remplacés par les mots : « à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen ».

II. — Le B du 2 du I est ainsi rédigé :

« 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 d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

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

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

« a) Dans les sociétés anonymes... (*le reste sans changement*). »

III. — Le 2° du 3 du I est modifié ainsi qu'il suit :

« 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... (*le reste sans changement*). »

CHAPITRE II

Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national.

Art. 3.

La loi n° 69-441 du 20 mai 1969 relative aux transports maritimes d'intérêt national est modifiée ainsi qu'il suit :

I. — L'article premier est complété par un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Ces dispositions sont également applicables aux armateurs de nationalité étrangère de navires battant pavillon français. »

II. — L'article 3 est complété par les dispositions suivantes :

« L'accord précise dans quelles conditions l'utilisation du navire pendant un transport d'intérêt national peut être soumise à des instructions du ministre utilisateur dérogeant aux règles normales d'exploitation et, pour les besoins de la défense nationale, aux conditions applicables en matière de nationalité des équipages.

« Ces instructions dérogatoires sont notifiées à l'armateur.

« Le capitaine et les membres de l'équipage ne peuvent faire l'objet de poursuites disciplinaires du fait de l'exécution de ces instructions. »

III. — L'article 4 est modifié comme suit :

A. — Au premier alinéa, les mots : « selon les modalités fixées par le titre II de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la Nation pour le temps de guerre, modifiée et complétée par l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services » sont remplacés par les mots : « dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services ».

B. — Ce même alinéa est complété par les dispositions suivantes :

« La réquisition des services de l'armateur emporte réquisition des services des personnels nécessaires à l'exécution des services pour lesquels l'armateur est requis. Les personnels nécessaires à l'exécution des services pour lesquels l'armateur est requis sont désignés par l'autorité requérante sur proposition de l'armateur. »

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la sécurité en mer.

Art. 4.

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 est modifiée ainsi qu'il suit :

I. — Le 2° de l'article premier est rédigé comme suit :

« 2° Aux navires étrangers touchant un port français et dans les eaux intérieures maritimes et territoriales françaises dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat ».

II. — Il est ajouté un 3° à l'article premier :

« 3° Aux navires étrangers pour le défaut de compte rendu de la perte de marchandises dangereuses dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 7-2 de la présente loi. »

III. — L'article 6 est modifié ainsi qu'il suit :

Au premier alinéa, les mots : « le transport des grains et des marchandises dangereuses » sont remplacés par les mots : « le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses ».

Au deuxième alinéa, les mots : « le transport des grains, des marchandises dangereuses » sont remplacés par les mots : « le transport des cargaisons, des marchandises dangereuses ».

IV. — Il est inséré un article 7-2 ainsi rédigé :

« Art. 7-2. — Sera puni d'une amende de 100 000 F le capitaine de tout navire français transportant en colis, une cargaison constituée de tout ou partie de marchandises dangereuses au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 qui, ayant subi un événement de mer entraînant ou risquant d'entraîner la perte par dessus bord en mer de telles marchandises, aura omis d'adresser, dès qu'il en aura eu connaissance, un compte rendu aussi détaillé que possible des circonstances de cet événement à l'autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche.

« Pour les navires étrangers navigant dans les eaux territoriales, une sanction identique est applicable au capitaine qui aura omis de remplir l'obligation mentionnée à l'alinéa précédent dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer un danger pour la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, pour la protection des équipements et des systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations, pour la protection des câbles et des pipelines, pour la conservation des ressources biologiques de la mer, pour la pêche, pour la préservation de l'environnement et pour la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, pour la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques, ou peut entraîner une infraction aux lois et règlements français en matière douanière, fiscale ou sanitaire.

« Pour les navires étrangers navigant dans la zone économique exclusive, une sanction identique est également applicable au capitaine qui aura omis de remplir l'obligation mentionnée au premier alinéa dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer une menace pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, pour la mise en place et l'utilisation d'îles

artificielles, d'installations et d'ouvrages, pour la recherche scientifique marine et pour la protection et la préservation du milieu marin.

« La même peine est applicable au propriétaire, affréteur, armateur-gérant ou exploitant du navire, ou leur agent, qui, alors qu'il en avait la possibilité, en cas d'abandon du navire mentionné aux trois alinéas précédents ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, n'aura pas assumé les obligations qui incombent au capitaine aux termes des trois premiers alinéas du présent article.

« Les agents mentionnés à l'article 3 sont habilités à constater les infractions mentionnées au troisième alinéa du présent article. »

V. — Il est inséré un article 9-1 ainsi rédigé :

« *Art. 9-1.* — Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux articles 6, 7, 7-1, 7-2 et 8 de la présente loi.

« Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

Art. 5.

La loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération est modifiée ainsi qu'il suit :

I. — L'article 2 est ainsi rédigé :

« *Art. 2.* — L'incinération en mer est interdite. »

II. — A l'article 5 :

— au premier alinéa, les mots : « 10 000 à 100 000 F » sont remplacés par les mots : « de 500 000 F » ;

— au premier et au deuxième alinéas, les mots : « incinéré en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3 » sont remplacés par les mots : « procédé à une incinération en mer. »

III. — L'article 8 est ainsi rédigé :

« Art. 8. — Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux navires étrangers :

« — en cas d'incinération dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française ;

« — même en cas d'incinération hors des eaux sous souveraineté ou juridiction française, lorsque l'embarquement ou le chargement a eu lieu sur le territoire français.

« Toutefois, seules les peines d'amende prévues aux articles 5 et 6 pourront être prononcées lorsque l'infraction a lieu dans la zone économique exclusive au large des côtes du territoire de la République. »

IV. — Au premier alinéa de l'article 13, les mots : « infractions visées aux articles 5, 6, 7 et 15 de la présente loi » sont remplacés par les mots : « infractions visées aux articles 5 et 6 de la présente loi ».

V. — Les articles 3, 4, 6-2^e alinéa, 7, 9, 10, 15 et 20 sont abrogés.

CHAPITRE IV

Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer.

Art. 6.

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, est modifiée comme suit :

I. — Le quatrième alinéa de l'article 3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :

« — les administrateurs des affaires maritimes ;

« — les inspecteurs des affaires maritimes ;

« — les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

« — les techniciens, experts du service de sécurité de la navigation maritime ;

« — les médecins des gens de mer ;

« — les contrôleurs des affaires maritimes ;

« — les syndicats des gens de mer ;

« — les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;

« — les gendarmes maritimes ;

« — les inspecteurs relevant de la direction générale de l'aviation civile ;

« — les représentants de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritimes ;

« — les membres des commissions de visite ;

« — le personnel des sociétés de classification agréées. »

II. — L'article 4 est modifié comme suit :

A. — Au premier alinéa, les termes : « les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande » sont remplacés par les termes : « les inspecteurs des affaires maritimes. »

B. — Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« En outre, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndicats des gens de mer et les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes peuvent constater celles des infractions mentionnées au premier alinéa qui relèvent de leurs domaines particuliers de compétence, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Ils peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires. »

C. — Il est ajouté un troisième alinéa ainsi rédigé :

« Enfin, les agents des douanes sont habilités à constater :

« a) sur l'ensemble des navires, les infractions à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, pour ce qui concerne le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses ;

« b) sur les navires autres que ceux armés au commerce ou à la pêche :

« — les infractions prévues aux articles 7 et 7-1 ci-dessous ;

« — le défaut ou la non-conformité des matériels mobiles ou d'armement prescrits par les règlements pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

« — le non-respect des dispositions relatives aux catégories de navigation. »

III. — L'article 5 est ainsi rédigé :

« Art. 5. — Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article 4 peuvent, pour exercer les compétences qui leur sont reconnues par ces dispositions, accéder à bord des navires. Ils peuvent notamment demander la communication des titres, certificats et autres documents professionnels et recueillir les renseignements et justifications utiles à leur mission. Toutefois, ils ne peuvent accéder aux parties de navires qui sont à l'usage exclusif d'habitation sauf en cas de contrôle portant sur les conditions d'habitabilité et de sécurité.

« Sous réserve de contrôles inopinés, le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions par les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article 4. Il peut s'opposer à ces opérations. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours suivant leur établissement par l'agent verbalisateur, qui en adresse, dans les mêmes délais, copie à l'intéressé et au directeur départemental des affaires maritimes du lieu de l'infraction. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

« Les infractions mentionnées au premier alinéa de l'article 4 sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par le tribunal compétent dans le ressort duquel le bâtiment est immatriculé. A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent. »

IV. — L'article 7 est modifié ainsi qu'il suit :

A. — Le deuxième alinéa est supprimé.

B. — Il est ajouté un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Est passible des peines prévues au premier alinéa quiconque se sera opposé à l'exercice des fonctions dont sont chargés les fonctionnaires et agents de l'Etat désignés à l'article 4. »

Art. 7.

Le décret-loi du 9 janvier 1852 modifié sur l'exercice de la pêche maritime est modifié comme suit :

I. — A l'article 16, après les mots : « les administrateurs des affaires maritimes », sont ajoutés les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes ». Les mots : « les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de l'Etat » sont remplacés par les mots : « les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale ».

II. — A l'article 19, les mots : « administrateurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « officiers et inspecteurs des affaires maritimes ». Après le mot : « officiers », sont ajoutés les mots : « et fonctionnaires. »

Art. 8.

La loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 modifiée relative au régime de la saisie et complétant la liste des agents habilités à constater les infractions dans le domaine des pêches maritimes est modifiée ainsi qu'il suit :

I. — A l'article 6 :

— après les mots : « les administrateurs des affaires maritimes », sont ajoutés les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » ;

— les mots : « les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de l'Etat » sont remplacés par les mots : « les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale » ;

— les mots : « visés à l'article 5 du décret n° 79-97 du 25 janvier 1979 relatif au statut particulier du corps des contrôleurs des affaires maritimes » sont supprimés.

II. — Au premier alinéa de l'article 7, les mots : « l'administrateur des affaires maritimes chef du quartier » sont remplacés par les mots : « l'officier ou l'inspecteur des affaires maritimes, chef du service ».

Art. 9.

Les dispositions de l'article 5 de la loi n° 70-1264 du 23 décembre 1970 relative à la procédure à suivre en matière de contrôle international des pêches maritimes prévu par les conventions internationales sont modifiées ainsi qu'il suit : les mots : « l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier » sont remplacés par les mots : « l'officier ou l'inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes ».

Art. 10.

Les dispositions de l'article 11 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures sont modifiées comme suit :

— au premier alinéa, les mots : « les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ; les inspecteurs mécaniciens » sont remplacés par les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » ; les mots : « (branche technique) » sont supprimés ;

— au deuxième alinéa, les mots : « les commandants des aéronefs militaires » sont remplacés par les mots : « les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale et chefs de bord des aéronefs de la marine nationale ».

— au troisième alinéa, les mots : « un administrateur » sont remplacés par les mots : « un officier ou un inspecteur ».

Art. 11.

Les dispositions de l'article 8 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, et à la lutte contre la pollution marine accidentelle sont modifiées comme suit :

— les mots : « les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande » sont remplacés par les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes » ;

— les mots : « les commandants des bâtiments de la Marine nationale » sont remplacés par les mots : « les commandants, com-

mandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale » ;

— les mots : « un administrateur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « un officier ou inspecteur des affaires maritimes ».

Art. 12.

Les dispositions de l'article 11 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération sont modifiées comme suit :

— au premier alinéa, les mots : « les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande » sont remplacés par les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes » ; les mots : « les commandants des bâtiments de la Marine nationale » sont remplacés par les mots : « les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale » ;

— au deuxième alinéa, les mots : « un administrateur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « un officier ou inspecteur des affaires maritimes ».

Art. 13.

A l'article 5 de la loi n° 77-530 du 26 mai 1977 relative à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures, les mots : « les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande » sont remplacés par les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes ».

Art. 14.

La loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 modifiée relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles est modifiée ainsi qu'il suit :

I. — A l'article 33 :

— au premier alinéa, après les mots : « les administrateurs des affaires maritimes », sont insérés les mots : « les officiers du corps

technique et administratif des affaires maritimes » ; les mots : « les officiers et officiers mariniens commandant les bâtiments ou embarcations de la Marine nationale » sont remplacés par les mots : « les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale » ; les mots : « les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens » sont remplacés par les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » ;

— au deuxième alinéa, les mots : « administrateur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « officier ou inspecteur des affaires maritimes ».

II. — A l'article 33-1, les mots : « chef de quartier » sont remplacés par les mots : « chef du service ».

Art. 15.

Les dispositions de l'article 5 de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du code minier et contenues dans les fonds marins du domaine public métropolitain sont modifiées ainsi qu'il suit :

— après les mots : « les administrateurs des affaires maritimes », sont insérés les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes » ;

— les mots : « les officiers et officiers mariniens commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat » sont remplacés par les mots : « les commandants, les commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale ».

Art. 16.

Les dispositions de l'article 15 de la loi n° 81-1135 du 23 décembre 1981 sur l'exploration et l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins sont modifiées ainsi qu'il suit :

— après les mots : « les administrateurs des affaires maritimes », sont insérés les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » ;

— les mots : « les officiers et officiers mariniens commandant les bâtiments de la Marine nationale » sont remplacés par les mots : « les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale ».

Art. 17.

Les dispositions de l'article 17 de la loi n° 89-874 du 1^{er} décembre 1989 relative aux biens culturels maritimes sont modifiées ainsi qu'il suit :

— après les mots : « les administrateurs des affaires maritimes », sont insérés les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » ;

— après les mots : « les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes » ; sont insérés les mots : « les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes » ;

— les mots : « les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de la Marine nationale » sont remplacés par les mots : « les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la Marine nationale ».

Art. 18.

Les dispositions de l'article 2 de la loi n° 61-1262 du 24-novembre 1961 modifiée sur la police des épaves maritimes sont modifiées ainsi qu'il suit : les mots : « l'administrateur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « l'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes ».

CHAPITRE V

**Dispositions relatives au régime du travail
et au régime social applicables
sur les navires battant pavillon français.**

Art. 19.

La loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est modifiée ainsi qu'il suit :

I. — Le deuxième alinéa de l'article 3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté

du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. »

II. — Au deuxième alinéa de l'article 101, supprimer les mots : « dans les ports métropolitains et dans ceux des départements et territoires d'outre-mer ».

III. — Dans tous les articles auxquels ils sont mentionnés, les mots : « autorité maritime » sont remplacés par les mots : « autorité chargée de l'inspection du travail maritime ».

IV. — Le titre VIII devient le titre IX.

V. — Il est inséré un titre VIII ainsi rédigé :

« TITRE VIII

« INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME

« Art. 122. — L'inspection du travail maritime est régie par les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail. »

Art. 20.

L'article 221 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 221. — A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. »

Art. 21.

L'article L. 742-1 du code du travail est complété par les dispositions suivantes :

« L'inspection du travail des marins de commerce, de la pêche et de la plaisance est confiée aux officiers et fonctionnaires relevant du ministère chargé de la marine marchande dans les conditions définies par un décret en Conseil d'Etat qui fixe la répartition entre ces agents.

des compétences attribuées à l'inspecteur du travail, au directeur départemental du travail et de l'emploi et au directeur régional du travail et de l'emploi par le présent code.

« Les officiers et inspecteurs des affaires maritimes, les agents assermentés des affaires maritimes, les officiers et agents de police judiciaire sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins. »

CHAPITRE VI

Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres Australes et Antarctiques françaises.

Art. 22.

Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort du territoire des terres Australes et Antarctiques françaises :

1° les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ;

2° les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans un port de France métropolitaine.

Les marins embarqués sur les navires immatriculés dans le territoire des terres Australes et antarctiques françaises doivent être français dans une proportion minimale définie par voie réglementaire en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que le second capitaine doivent être français.

TITRE II

MESURES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN

Art. 23.

La première partie du code de l'aviation civile est modifiée ainsi qu'il suit :

I. — Au livre premier :

A. — L'article L. 121-3 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 121-3.* — Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient :

« — à une personne physique française ou ressortissante d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;

« — ou à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat Partie à l'accord sur l'Espace économique européen, et ayant son siège statutaire ou son 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.

« L'immatriculation peut être également accordée à titre exceptionnel par l'autorité administrative. »

B. — Au titre II, il est créé un chapitre IV intitulé : « Location et mise à disposition d'aéronefs », comprenant un article L. 124-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 124-1.* — La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage. »

C. — Après l'article L. 150-1, il est ajouté un article L. 150-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 150-1-1.* — L'exploitation d'un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport aérien public, en l'absence du certificat de transporteur aérien exigé en application de l'article L. 330-1, en cours de validité à la date du transport, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ledit certificat, sera punie d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 500 000 F. »

II. — Au livre II, l'article L. 282-8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 282-8.* — En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime national qu'international, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire, peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non

librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances, ou y faire procéder sous leurs ordres :

« a) par des officiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ;

« b) et éventuellement par des agents de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne agréés par le préfet et le procureur de la République, que les entreprises de transport aérien ou les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire ont désignés pour cette tâche, sous réserve que l'intervention de ces agents soit limitée, pour la visite des personnes, à la mise en œuvre de dispositifs automatiques de contrôle à l'exclusion des fouilles à corps ou de la visite manuelle des bagages à main.

« Les agents des douanes peuvent, dans le même but et dans les mêmes lieux, procéder à la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions fixées au b) de l'alinéa précédent.

« Les agréments prévus au b) sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des fonctions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le préfet ou par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

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

III. — Au livre III :

A. — Il est ajouté un article L. 321-7 ainsi rédigé :

« Art. L. 321-7. — En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, peuvent être agréés en qualité d'"expéditeur connu" par le ministre chargé des transports les entreprises ou organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport, sur les vols de passagers, de fret ou de colis postaux expédiés pour leur compte ou celui d'un tiers hors du territoire national. Ces marchandises ne sont pas soumises aux contrôles prévus à l'article L. 282-8, l'Etat conservant toutefois la faculté d'imposer ces contrôles si les circonstances l'exigent.

« L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par les premier, troisième et quatrième alinéas du présent article ou par le décret

d'application mentionné au cinquième alinéa, ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. L'agrément ne peut être retiré qu'après que l'entreprise ou l'organisme concerné a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« En vue de contrôler le respect des conditions de l'agrément, les officiers de police judiciaire et les agents des douanes ont accès, à tout moment, dans les locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

« Les responsables des entreprises ou organismes agréés, ou s'ils sont absents leurs préposés, doivent toujours être en mesure de déférer aux réquisitions des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes aux fins de procéder aux contrôles prévus à l'alinéa précédent.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Il détermine notamment :

« — les dispositions que l'entreprise ou l'organisme doit respecter en matière de réception, de contrôle, de stockage, de conditionnement et d'acheminement du fret et des colis postaux qu'il expédie pour obtenir ou conserver l'agrément du ministre chargé des transports ;

« — les informations qui doivent être fournies par l'entreprise ou l'organisme, notamment sur ses dirigeants, son personnel, son statut juridique et la répartition de son capital, pour obtenir l'agrément. Toute modification, suppression ou adjonction affectant l'une de ces informations doit faire l'objet, même après l'agrément, d'une déclaration immédiate. »

B. — L'intitulé du chapitre III du titre II est ainsi modifié :
« Affrètement d'aéronefs ».

C. — Le premier alinéa de l'article L. 323-1 est supprimé.

D. — A l'article L. 323-2, les mots : « à titre professionnel ou contre rémunération » sont remplacés par les mots : « à titre onéreux ».

E. — L'article L. 330-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 330-1. — Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux.

« L'activité de transport aérien public est subordonnée à la délivrance d'une licence d'exploitation autorisant cette activité selon les mentions figurant dans ladite licence et d'un certificat de transporteur aérien attestant que le transporteur aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité. Ces titres sont délivrés par l'autorité administrative aux entreprises dont le principal établissement et, le cas échéant, le siège sont situés en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer, conformément aux dispositions du règlement (C.E.E.) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa.

« Les transports aériens de passagers, de fret ou de courrier, prévus au 2 de l'article premier du règlement (C.E.E.) n° 2407/92 mentionné au précédent alinéa, ne nécessitent l'obtention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par un décret en Conseil d'Etat. Ce décret détermine également les conditions d'octroi de ladite licence d'exploitation et dudit certificat de transporteur aérien, notamment en ce qui concerne les garanties morales, financières et techniques exigées du transporteur. »

F. — L'article L. 330-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 330-2. — L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative, dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat. Celui-ci détermine notamment les obligations qui peuvent être imposées aux transporteurs sous la forme du dépôt préalable ou de l'approbation par l'autorité administrative des programmes d'exploitation des services concernés.

« L'autorisation relative à l'exploitation des services aériens qui relèvent du règlement (C.E.E.) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concer-

nant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires est délivrée dans le respect des dispositions dudit règlement et des textes pris pour son application.

« G. – Au début de l'article L. 330-3 sont ajoutés les mots :

« Sauf dans le cas prévu au 2 de l'article 3 du règlement (C.E.E.) n° 2408/92 mentionné à l'article L. 330-2, l'autorisation... *(le reste sans changement)*. »

H. – L'article L. 330-8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 330-8. – Sans préjudice du règlement (C.E.E.) n° 2409/92 du 23 juillet 1992 concernant les tarifs des passagers et de fret des services aériens, les tarifs et les conditions de transport des services de transport aérien public peuvent être soumis à dépôt préalable ou à homologation administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Art. 24.

L'énumération de l'annexe II mentionnée à l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public est modifiée comme suit :

– supprimer : « U.T.A. (Union de transports aériens) » et « Aéromaritime international (A.M.I.) » ;

– remplacer : « Air France » par : « Compagnie nationale Air France » ;

– ajouter : « Groupe Air France S.A. ».

Art. 25.

Les dispositions de l'article 23 de la présente loi ne sont pas applicables à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon qui reste soumise, pour les transports aériens publics, aux dispositions législatives en vigueur antérieurement à l'intervention de la présente loi.

TITRE III

MESURES RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER

Art. 26.

Le livre II (délits en matière de circulation routière) de la première partie du code de la route est modifié ainsi qu'il suit :

I. — Au titre premier :

A. — Au I de l'article L. premier :

— au premier alinéa, après les mots : « qui aura conduit un véhicule », sont insérés les mots : « ou accompagné un élève conducteur dans les conditions prévues au présent code » ;

— au deuxième alinéa, après les mots : « à l'article L. 14 le conducteur », sont insérés les mots : « ou l'accompagnateur » ; après les mots : « aux mêmes épreuves tout conducteur », sont insérés les mots : « ou tout accompagnateur » ;

— au troisième alinéa, après les mots : « ou lorsque le conducteur », sont insérés les mots : « ou l'accompagnateur ».

B. — Au II de l'article L. premier, au premier alinéa, après les mots : « qui aura conduit un véhicule », sont insérés les mots : « ou accompagné un élève conducteur dans les conditions prévues au présent code ».

C. — Au premier alinéa de l'article L. 3, après les mots : « qui conduit un véhicule », sont insérés les mots : « ou qui accompagne un élève conducteur ».

II. — Au titre V :

A. — A l'article L. 14 :

— après le premier alinéa, est inséré l'alinéa suivant :

« Elle peut aussi être prononcée à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur pour l'une des infractions mentionnées aux articles L. premier et R. 233-5 du présent code »

— au troisième alinéa, les mots : « sauf en cas d'infraction prévue par l'article L. premier du présent code » sont remplacés par les mots : « sauf en cas d'infractions prévues par les articles L. premier et R. 233-5 du présent code ».

B. — A l'article L. 15, après le premier alinéa, est inséré l'alinéa suivant :

« Elle peut aussi être prononcée à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur pour l'une des infractions mentionnées à l'article L. premier. »

C. — A l'article L. 18 :

— le premier alinéa est complété comme suit :

« Le préfet peut également prononcer à titre provisoire soit un avertissement, soit la suspension du permis de conduire à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur lorsqu'il y a infractions aux dispositions des articles L. premier et R. 233-5 du présent code ; »

— le deuxième alinéa est modifié ainsi qu'il suit : après les mots : « ou de délit de fuite », est insérée la phrase suivante : « Le préfet peut également prononcer une telle mesure à l'encontre de l'accompagnateur d'un élève conducteur lorsqu'il y a infractions aux dispositions des articles L. premier et R. 233-5 du présent code » ; dans la dernière phrase, après les mots : « après que le conducteur », sont insérés les mots : « ou l'accompagnateur ».

D. — A l'article L. 18-1 :

— au premier alinéa, après les mots : « comportement du conducteur », sont insérés les mots : « ou de l'accompagnateur d'un élève conducteur » ;

— au deuxième alinéa, après les mots : « en cas de conduite », sont insérés les mots : « ou d'accompagnement d'un élève conducteur » ;

— au troisième alinéa, après les mots : « proposé par le conducteur », sont insérés les mots : « ou l'accompagnateur de l'élève conducteur » ;

— au quatrième alinéa, après les mots : « Il en est de même si le conducteur », sont insérés les mots : « ou l'accompagnateur » ;

— au septième alinéa, après les mots : « faute pour le conducteur » sont insérés les mots : « ou l'accompagnateur ».

E. — A l'article L. 20 est ajouté un alinéa rédigé comme suit :

« Toutefois, les dispositions du présent titre ne sont pas applicables au brevet de sécurité routière exigible pour la conduite d'un cyclomoteur. »

III. — Au titre VIII :

A l'article L. 40, les mots : « par l'article 780 du code de procédure pénale » sont remplacés par les mots : « par l'article 434-23 du code pénal ».

Fait à Paris, le 19 juillet 1995.

Signé : ALAIN JUPPÉ.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'aménagement du territoire,
de l'équipement et des transports,

Signé : BERNARD PONS.

Le secrétaire d'Etat aux transports,

Signé : Anne-Marie IDRAC.