

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 octobre 1966.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi, portant statut des navires et autres bâti-
ments de mer,

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, *vice-présidents* ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Louis André, Emile Aubert, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Joseph Yvon, N...

Voir les numéros :

Sénat : 298 (1965-1966).

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a considéré devoir donner son approbation aux dispositions du projet de loi portant statut des navires et autres bâtiments de mer, examiné au fond par votre Commission des Lois.

Ces dispositions font partie d'un ensemble de textes, encore en voie d'élaboration, qui répondent à un souci de codification et de refonte de notre droit commercial maritime ; déjà — dans une première phase — la loi sur les contrats d'affrètement et les transports maritimes, débattue devant le Parlement lors de sa dernière session, a été promulguée le 18 juin 1966 (1).

Aujourd'hui, il vous appartient de vous prononcer sur les règles qui doivent permettre de fixer le statut juridique du navire. Le projet de loi actuel comporte, réparti en huit chapitres, un certain nombre d'articles qui sont appelés à remplacer les articles 190 à 220 du Code de Commerce, plusieurs dispositions du Code des Douanes et la loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime. Il s'inspire, tout en ménageant cependant les principes qui font l'originalité de notre droit interne, des Conventions internationales et, notamment, de la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957, certaines règles du droit international devant être en effet retenues dans une matière où se présentent fréquemment des conflits entre ressortissants d'Etats étrangers.

Nous approuvons très volontiers l'esprit du projet gouvernemental, tant en ce qui a trait aux éléments d'individualisation du navire et sa francisation qu'en ce qui concerne les règles imposées pour sa construction. Nous retenons également comme fondées les exigences du texte à la fois sur le transfert du droit de propriété et sur les conditions d'exploitation en copropriété. Enfin, le chapitre relatif à la responsabilité du propriétaire de navire, dont les dispositions sont inspirées de la Convention de Bruxelles de 1957, a eu l'agrément de votre Commission des Affaires économiques et du Plan, laquelle s'est toutefois ralliée au texte des différents amendements de la Commission des Lois, saisie au fond.

(1) Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (*Journal officiel* du 24 juin 1966).

Malgré cet accord de principe sur l'ensemble du projet de loi, quelques observations doivent être néanmoins formulées.

Tout d'abord, nous ne pouvons que nous déclarer satisfaits de la précision apportée à l'article 1^{er} par la Commission des Lois, laquelle a cru devoir expliquer le caractère particulier du navire, « bien meuble, susceptible d'hypothèque », avant de retenir les divers éléments de son individualisation. Parmi ceux-ci, il semble que le numéro d'immatriculation au port d'attache constitue une des marques extérieures d'identité, que prévoit l'article 5 du projet de décret.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan préfère également le texte de l'article 6, sorti des délibérations de la Commission des Lois : il lui paraît en effet plus explicite que celui du projet de loi gouvernemental.

Aucune modification ne saurait être apportée aux *chapitres III et IV*, le premier traitant de la forme des actes relatifs à la propriété des navires, le second fixant les règles d'exploitation des navires en copropriété. Celle-ci est une forme très ancienne d'exploitation maritime, qui obéit à des règles très strictes et très particulières. L'article 220 du Code de Commerce s'était avéré insuffisant pour régler les nombreux conflits soumis à l'arbitrage des tribunaux et Cours d'appel. Certes, une jurisprudence s'était établie pour sauvegarder les droits des « quirataires » minoritaires chaque fois que les décisions de la majorité étaient contraires à l'intérêt social ; les nouvelles dispositions des *articles 12 et 13* viennent heureusement la confirmer.

Il est encore un point qui constitue une innovation que nous approuvons pleinement, c'est celui qui résulte des termes de l'article 20 : si les copropriétaires *gérants* sont tenus indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété — ce que nous ne saurions critiquer — les copropriétaires *non gérants* peuvent en être dégagés conventionnellement. C'est là une protection des « quirataires » de bonne foi qui ne participent pas à la gestion du navire et qui ne pourront s'en prévaloir qu'après les mesures de publicité exigées par l'article 63 du projet de décret.

En ce qui concerne cette publicité organisée surtout dans l'intérêt des tiers, il va sans dire que les fichiers tenus aux recettes des Douanes, dont les mentions sont reproduites à l'acte de francisation, doivent être communiqués à tout intéressé, suivant les dispositions de l'article 66 du projet de décret.

Une remarque s'impose ici en ce qui concerne *la francisation*, que l'exposé des motifs déclare non obligatoire. Il est sans doute concevable que cette opération soit facultative pour les navires appartenant à l'Etat et pour les petites unités ; mais l'acte de francisation, qui comporte des mentions essentielles reproduites de la fiche matricule du navire, ne devrait-il pas être obligatoire dans l'intérêt des tiers, voire des copropriétaires ? Or, l'article 220 du Code des Douanes — dont l'abrogation n'est pas envisagée — stipule : « Est interdite la francisation de tout navire de pêche, à vapeur ou à moteur, de plus de 100 tonneaux de jauge brute et âgé de plus de cinq ans ».

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan souhaite obtenir du Gouvernement une explication sur le maintien de cette disposition.

Le *chapitre V* concernant les privilèges sur les navires reprend, avec quelques légères modifications de forme, les dispositions de la loi du 19 février 1949 que votre rapporteur avait déjà eu l'honneur de rapporter devant l'Assemblée Nationale, le 27 mai 1948, lorsqu'il était député. Votre Commission n'envisage pas de faire une remarque sur ces textes dont la mise en ordre, à l'occasion d'une refonte générale, ne peut être que l'objet d'une approbation totale.

Nous formulerons la même observation en ce qui concerne les articles relatifs aux *hypothèques maritimes*, qui reprennent à peu de chose près les dispositions très complètes de la loi du 10 juillet 1885, avec — toutefois — deux innovations intéressantes : la première concerne les sûretés, grevant un navire acheté en vue de sa francisation ; la seconde, aménagée par votre Commission des Lois, traite, d'une part, de l'interdiction de transfert d'un navire grevé d'hypothèque, entraînant la perte de la francisation et, d'autre part, de la sanction qui découle de cette interdiction.

Dans une dernière partie, enfin, le projet actuel rompt avec les principes de notre droit maritime à propos de la responsabilité du propriétaire de navire, principes qui trouvaient leur fondement dans l'article 216 du Code de Commerce. Les dispositions de celui-ci permettaient en effet au propriétaire du navire, civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par lui pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, de s'affranchir de ces obligations par l'abandon du navire et du fret.

Désormais, la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, ratifiée par la France et publiée par décret du 3 décembre 1959, va inspirer notre législation. Le nouveau système constitue un fonds de limitation de la responsabilité dont le montant est calculé d'après la capacité du navire, et il précise que la limitation opérera pour les dommages causés à des cocontractants ou à des tiers, s'ils se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du bâtiment. Nous approuvons pleinement ces nouvelles dispositions et souhaitons voir adopter le texte des amendements proposés par le rapporteur de votre Commission des Lois, au travail duquel nous rendons volontiers hommage.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable au projet de loi déposé devant le Sénat portant statut des navires et autres bâtiments de mer.