

N° 16

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 octobre 1984.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1) sur le projet de loi complétant la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer.

Par M. Alphonse ARZEL,

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Jacques Larché, président ; Edgar Tailhades, Louis Virapoullé, Charles de Cuttoli, Paul Girod, vice-présidents ; Charles Lederman, François Collet, Pierre Salvi, Germain Authié, secrétaires ; Jean Arthuis, Alphonse Arzel, Gilbert Baumet, Marc Bécam, Christian Bonnet, Raymond Bouvier, Pierre Brantus, Pierre Ceccaldi-Pavard, Michel Charasse, Félix Ciccolini, Henri Collette, Etienne Dailly, Michel Darras, Luc Dejoie, Jacques Eberhard, Edgar Faure, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Michel Giraud, Jean-Marie Girault, Daniel Hoeffel, Charles Jolibois, Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin, MM. Bastien Leccia, Roland du Luart, Jean Ooghe, Charles Ornano, Hubert Peyou, Roger Romani, Marcel Rudloff, Michel Rufin, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon.

Voir le numéro :

Sénat : 488 (1983-1984).

Mer.

SOMMAIRE

	Pages
Exposé général	3
Commentaire d'articles :	
<i>Article premier.</i> – Responsabilité de l'assistant	4
<i>Article 2.</i> – Champ d'application de la loi	6
<i>Article 3.</i> – Date d'entrée en vigueur de la loi	6
Tableau comparatif	7

MESDAMES, MESSIEURS,

De longue date, le règlement des dommages créés à l'occasion des événements de mer a fait l'objet d'accords ou de conventions internationales.

Une nouvelle convention relative à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, signée à Londres le 19 novembre 1976, devrait prochainement remplacer la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957, actuellement en vigueur.

Le présent projet de loi a pour objet d'harmoniser la législation nationale concernant les événements de mer avec ces nouvelles dispositions internationales.

En effet, l'un des chapitres de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 évoquée ci-dessus fixe la réglementation applicable en matière d'assistance. Or, la Convention de Londres du 19 novembre 1976 prévoit que les dommages nés de fait d'assistance ou de sauvetage peuvent donner lieu à limitation de la responsabilité. Il convient donc d'introduire cette possibilité dans le droit français et de déterminer les conditions de mise en œuvre et les limites de cette nouvelle faculté ouverte à l'assistant. Tel est l'objet du présent projet.

Article premier.

Responsabilité de l'assistant.

Cet article introduit dans la législation nationale fixée par la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, relative aux événements de mer, les dispositions concernant les assistants, inspirées de celles figurant dans la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

La Convention précitée définit l'assistant comme « toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage ». Il est précisé que sont assimilées à ces opérations :

- celles consistant à renflouer, enlever, détruire, rendre inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné ainsi que ce qui se trouve à bord ou s'y est trouvé ;

- celles consistant à enlever, détruire, rendre inoffensive la cargaison ;

- les mesures prises pour prévenir ou pour réduire un dommage pour lequel la personne est responsable ou pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

Conformément à la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, qui exclue cette possibilité, la législation actuelle n'autorise pas l'assistant à limiter sa responsabilité. En revanche la Convention de Londres du 19 novembre 1976 prévoit expressément cette éventualité, qui doit être introduite dans le droit français.

Le présent article pose tout d'abord le principe autorisant l'assistant à se prévaloir du droit à limiter sa responsabilité. Il est important de noter que ce droit est ouvert quelque soit le fondement de la responsabilité, y compris dans le cas où l'assistant a commis une faute.

En réalité, la situation de l'assistant est assimilée à celle du propriétaire du navire.

Les conditions dans lesquelles peut être envisagée la limitation de responsabilité sont fixées au chapitre VII de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Actuellement, ces dispositions excluent le droit à limitation lorsqu'une **faute prouvée est imputable au propriétaire à titre personnel**. De même la limitation de responsabilité du propriétaire ne peut être soulevée à l'encontre de créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune, de celles des marins résultant d'un contrat d'engagement, ou de celles des personnes employées à bord en vertu d'un contrat de travail.

Cette législation est en cours de modification. Il est en effet proposé d'exclure le droit à limitation si le dommage résulte de l'omission ou du fait personnel, commis intentionnellement ou en ayant conscience des suites dommageables probables.

De même, la liste des créances ne pouvant donner lieu à une limitation de responsabilité devrait être complétée. Seraient introduites celles résultant d'opérations de renflouement, enlèvement, destruction ou visant à rendre inoffensif un navire coulé, naufragé ou échoué, ainsi que celles résultant de dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, de celles soumises à une réglementation particulière sur la limitation de responsabilité pour dommage nucléaire. Il s'agit également des créances nées de dommages nucléaires contre l'exploitant ou le propriétaire d'un navire nucléaire.

Si les conditions de la mise en œuvre du principe de limitation sont les mêmes pour les propriétaires de navires et les assistants, en revanche les limites posées à l'exercice de ce droit sont différentes.

Le projet de loi définit deux cas de figure. Dans la première hypothèse, les règles relatives à la limitation figurant à l'article 61 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 s'appliquent intégralement lorsque l'assistant agit à partir d'un navire autre que celui auquel il fournit des services d'assistance. Ces limites sont celles fixées par l'article 58 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976. Elles varient en fonction de la nature de la créance et suivant un barème dégressif correspondant au tonnage du navire.

Dans la seconde hypothèse, l'assistant soit agit à bord du navire auquel il prête assistance, soit il n'agit pas à partir d'un navire. Dès lors, la limitation est calculée suivant les règles définies à l'article 61 sus mentionné, mais sur la base d'une jauge égale à 1.500 tonneaux. Cette règle est la transcription intégrale du paragraphe 4 de l'article 6 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976.

Ainsi, à titre d'exemple, pour des créances pour mort ou lésions corporelles, la limitation s'établit à 333.000 unités (correspondant à 500 tonneaux) et à plus de 500.000 unités (correspondant aux 1.000 tonneaux complémentaires).

Enfin, il convient de noter une autre disposition spécifique à la réglementation applicable en matière de responsabilité du fait d'assistance. Le droit à limitation est étendu sans changement, dans les conditions de mise en œuvre, aux préposés de l'assistant.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter trois amendements rédactionnels. Ils visent à transposer les termes exacts de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 en substituant le terme de sauvetage à celui de sauvegarde, et à supprimer la référence faite aux modifications de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 lesquelles sont de plein droit applicables.

Article 2.

Champ d'application de la loi.

Cet article étend l'application de la loi aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.

Conformément aux dispositions de l'article 74 de la Constitution, les assemblées territoriales intéressées ont été saisies du projet et n'ont fait aucune observation particulière sur celui-ci.

En ce qui concerne l'île de Mayotte, aucune consultation préalable particulière n'étant requise, la loi est applicable à ce territoire dès lors qu'une mention expresse en fait obligation.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 3.

Date d'entrée en vigueur de la loi.

Les dispositions de la présente loi font expressément référence à celles figurant dans la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976 et ont pour objet de mettre le droit français en harmonie avec celle-ci.

En application de son article 17, la Convention visée plus haut n'entrera en vigueur qu'à l'issue d'un délai d'un an à compter de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation par douze Etats. Onze signatures sont actuellement réunies.

Le présent article prévoit la simultanéité d'entrée en vigueur de la Convention et de la loi. L'harmonisation du droit interne et du droit international sera donc réalisée dès que possible.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter cet article sans modification.

Sous réserve de ces observations et de l'adoption des amendements qu'elle vous propose, votre commission des Lois vous demande d'adopter le présent projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi

Article premier.

Il est ajouté au chapitre II de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer un article 21 *bis* ainsi conçu :

« Art. 21 *bis*. – La responsabilité de l'assistant, à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvegarde, au sens de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976, ainsi qu'à raison de tous autres préjudices résultant de ces opérations, peut être soumise à limitation, quel que soit le fondement de la responsabilité.

« Cette limitation est soumise aux mêmes conditions que celles applicables à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire, prévue au chapitre VII de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, *modifiée par la loi n° du*

« Les préposés de l'assistant ont le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité dans les mêmes conditions que l'assistant lui-même.

« Les limites de responsabilité de l'assistant agissant à partir d'un navire autre que celui auquel il fournit des services d'assistance sont calculées suivant les règles prévues pour le propriétaire de navire à l'article 61 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 *modifiée*.

« Les limites de responsabilité de l'assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel il fournit des services d'assistance sont calculées selon les mêmes règles et sur la base d'une jauge de 1.500 tonneaux au sens du 5 de l'article 6 de la Convention mentionnée au premier alinéa du présent article. »

Propositions de la Commission

Article premier.

Alinéa sans modification.

Art. 21 *bis*. – La responsabilité...

... ou de *sauvetage*...

... de la responsabilité.

Cette limitation...

... de mer.

Alinéa sans modification.

Les limites...

... 1967.

Alinéa sans modification.

Texte du projet de loi

Art. 2.

La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 3.

La présente loi entrera en vigueur en même temps que la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres, le 19 novembre 1976.

Propositions de la Commission

Art. 2.

Sans modification.

Art. 3.

Sans modification.