

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU SÉNAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ÉTRANGER : 24 F

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

**PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations**

**DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX. PARIS 15'**

**POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F**

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 5^e SEANCE

Séance du Jeudi 20 Avril 1967.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 170).
2. — Dépôt de rapports (p. 170).
3. — Dépôt d'un avis (p. 171).
4. — Candidatures à des commissions (p. 171).
5. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 171).
6. — Prorogation des pouvoirs de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie. — Adoption d'une proposition de loi (p. 171).
Discussion générale: MM. Lucien de Montigny, rapporteur de la commission des lois; Henry Loste, Pierre Billotte, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer.
Adoption de l'article unique de la proposition de loi.
7. — Prorogation des pouvoirs de la Chambre des députés des Comores. — Adoption d'une proposition de loi (p. 171).
Discussion générale: MM. Lucien de Montigny, rapporteur de la commission des lois; Pierre Billotte, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer; Ahmed Abdallah.
Adoption de l'article unique de la proposition de loi.
8. — Retrait d'une proposition de loi de l'ordre du jour (p. 172).
MM. Pierre Billotte, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer; Raymond Bonnefous, président de la commission des lois.
9. — Nomination de membres de commissions (p. 172).
10. — Conférence des présidents (p. 173).

11. — Evénements de mer. — Adoption d'un projet de loi (p. 173).

Discussion générale: MM. Louis Joxe, garde des sceaux, ministre de la justice; Pierre Marclhacy, rapporteur de la commission des lois; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques; Jean Noury, Jean Bardol, André Morice, Henri Henneguelle, Roger Lachèvre.

Art. 1^{er} :

M. le rapporteur.

Adoption de l'article.

Art. 2 à 6 : adoption.

Art. 7 :

Amendements de M. Pierre Marclhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 8 : adoption.

Art. 9 :

M. le rapporteur.

Adoption de l'article.

Art. 10 à 15 : adoption.

Art. 16 :

Amendement de M. Pierre Marclhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 17 : adoption.

Art. 18 :

Amendement de M. Pierre Marclhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 19 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — MM. le rapporteur, le rapporteur pour avis, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 20 : adoption.

Art. 21 :

Amendements de M. Pierre Marcilhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 22 :

Amendements de M. Pierre Marcilhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 23 à 30 : adoption.

Art. 31 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 32 à 36 : adoption.

Art. 37 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 38 à 45 : adoption.

Adoption du projet de loi.

12. — Sauvegarde de la vie humaine en mer et habitabilité à bord des navires. — Adoption d'un projet de loi (p. 188).

Discussion générale : MM. Pierre Marcilhacy, rapporteur de la commission des lois ; Louis Joxe, garde des sceaux, ministre de la justice ; André Monteil.

Art. 1^{er} à 3 : adoption.

Art. 4 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 5 : adoption.

Art. 6 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 7 à 12 : adoption.

Adoption du projet de loi.

13. — Assurances maritimes. — Adoption d'un projet de loi (p. 191).

Discussion générale : MM. Pierre Marcilhacy, rapporteur de la commission des lois ; Louis Joxe, garde des sceaux, ministre de la justice.

Art. 1^{er} : adoption.

Art. 2 :

MM. le rapporteur, le garde des sceaux.

L'article est réservé.

Art. 3 à 5 : adoption.

Art. 6 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption, modifié.

Adoption de l'article modifié.

Art. 7 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 8 : adoption.

Art. 9 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 10 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 11 :

MM. le rapporteur, le garde des sceaux.

Adoption de l'article.

Art. 12 à 24 : adoption.

Art. 25 :

M. Roger Lachèvre.

Amendement de M. Etienne Dailly. — MM. Etienne Dailly, le rapporteur, Roger Lachèvre, Jacques Rastoin, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 26 : adoption.

Art. 27 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 28 à 39 : adoption.

Art. 40 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 2 (réservé) :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 41 à 53 : adoption.

Art. 54 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 55 et 56 : adoption.

Art. 57 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 58 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 59 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 60 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 61 et 62 : adoption.

Art. 63 :

Amendement de M. Pierre Marcilhacy. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 64 et 65 : adoption.

Adoption du projet de loi.

14. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 202).

15. — Règlement de l'ordre du jour (p. 202).

PRESIDENCE DE M. MAURICE BAYROU,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 18 avril 1967 a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Lucien De Montigny un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à proroger les pouvoirs de l'assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances (n° 219 — 1966-1967).

Le rapport sera imprimé sous le n° 223 et distribué.

J'ai reçu de M. Lucien De Montigny un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à proroger les pouvoirs de la chambre des députés des Comores (n° 220 — 1966-1967).

Le rapport sera imprimé sous le n° 224 et distribué.

— 3 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Joseph Yvon un avis présenté au nom de la commission des affaires économiques et du plan, sur le projet de loi relatif aux événements de mer (n° 199 — 1966-1967).

L'avis sera imprimé sous le n° 222 et distribué.

— 4 —

CANDIDATURES A DES COMMISSIONS

M. le président. J'informe le Sénat que le groupe socialiste a fait connaître à la présidence le nom des candidats qu'il propose pour siéger dans diverses commissions.

Ces candidatures vont être affichées et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

— 5 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

M. Robert Schmitt expose à M. le Premier ministre :

Que la situation dans le bassin lorrain est des plus préoccupantes, tant dans les mines de fer que dans la sidérurgie ;

Que la concurrence des minerais étrangers remet en cause les accords de la table ronde de 1963 ;

Que le malaise social au sein de la population traumatisée par les problèmes de l'emploi est tel que les éventuels avantages du plan professionnel conclu avec la sidérurgie en juillet 1966 n'ont pas encore pu être ressentis par les travailleurs et leurs familles ;

Et lui demande :

1° Quelles mesures il entend prendre pour sauvegarder la richesse du bassin lorrain et garantir l'emploi dans les mines de fer, conformément aux recommandations de la table ronde de 1963 ;

2° Les conditions dans lesquelles sera contrôlée l'application du plan social prévu par les dispositions du plan professionnel de la sidérurgie ;

3° Si le Gouvernement n'estime pas opportun de hâter la réalisation de ce plan pour qu'à travers une industrie sidérurgique lorraine compétitive la garantie indispensable de l'emploi soit assurée ;

4° Les moyens envisagés pour accélérer l'implantation d'entreprises nouvelles et les créations d'emplois qu'exigent la poussée démographique et une jeunesse exceptionnellement nombreuse ;

5° Les moyens envisagés pour soutenir les entreprises de transformation de métaux existantes et qui se trouvent menacées par les difficultés actuelles de la sidérurgie (n° 17).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 6 —

PROROGATION DES POUVOIRS DE L'ASSEMBLEE TERRITORIALE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à proroger les pouvoirs de l'assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances. (N° 219 et 223 [1966-1967].)

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des lois constitutionnelles.

M. Lucien De Montigny, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, votre commission des lois a été saisie d'une proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale au cours de sa séance du 13 avril, tendant à proroger les pouvoirs de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances.

Cette assemblée avait été élue le 15 avril 1962 pour une durée de cinq années. Ses pouvoirs sont donc expirés depuis le 15 avril 1967. Les habitants de la Nouvelle-Calédonie viennent, bien entendu, de participer, comme chaque citoyen, aux élections législatives de mars et ils doivent, le 7 mai prochain, procéder au renouvellement de leurs conseils municipaux.

M. Pidjot, notre collègue à l'Assemblée nationale, auteur de la proposition de loi demandant la prorogation des pouvoirs de l'Assemblée territoriale, considère, mes chers collègues, qu'il serait inopportun à tous égards de convoquer le corps électoral qui a déjà été consulté en mars à l'occasion des élections législatives et qui doit l'être en mai pour les élections municipales, ainsi que tout à l'heure j'ai eu l'occasion de le préciser.

Notre collègue a, pour ces motifs, proposé de proroger les pouvoirs de l'assemblée territoriale jusqu'au 2 juillet 1967. Cette date, mes chers collègues, paraît de nature à concilier à la fois le souci de ne pas trop retarder une consultation nécessaire et celui, non moins légitime, de ne pas fatiguer un électoral déjà appelé à se prononcer à deux reprises dans un très court laps de temps.

En conséquence, votre commission de législation vous propose d'adopter sans modification la proposition de loi qui nous est transmise par l'Assemblée nationale. (Applaudissements.)

M. Henry Loste. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Loste.

M. Henry Loste. Monsieur le président, mes chers collègues, j'interviens au nom de mon collègue et ami M. Lafleur, qui m'a chargé de vous exprimer ses regrets de ne pas être présent à cette séance, car il est retenu précisément en Nouvelle-Calédonie par une réunion extraordinaire de l'assemblée territoriale. Il m'a chargé de vous demander de bien vouloir adopter cette proposition de loi.

M. Pierre Billotte, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Pierre Billotte, ministre d'Etat. Le Gouvernement partage entièrement l'avis exprimé par M. De Montigny et invite le Sénat à voter ce texte, déjà adopté par l'Assemblée nationale en première lecture.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

J'en donne lecture :

« Article unique. — Les pouvoirs de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances élue le 15 avril 1962 sont prorogés jusqu'au 2 juillet 1967. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

— 7 —

PROROGATION DES POUVOIRS DE LA CHAMBRE DES DEPUTES DES COMORES

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à proroger les pouvoirs de la chambre des députés des Comores. [N° 220 et 224 (1966-1967).]

Dans la discussion générale la parole est à M. le rapporteur de la commission des lois constitutionnelles.

M. Lucien De Montigny, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi qui vous est soumise est devenue, à la suite des débats qui se sont déroulés devant l'Assemblée nationale, le 13 avril, extrêmement simple.

Initialement, elle avait un double but. Elle concernait, d'une part, le remplacement des membres de la chambre des députés des Comores; elle tendait, d'autre part, à proroger les pouvoirs de l'actuelle chambre des députés de ce territoire.

Le premier objectif apparaissait dans les articles 1^{er} et 2 de la proposition. Ils ont été disjointes par la commission des lois de l'Assemblée nationale, qui s'est réservé le droit de déposer un rapport après réception de l'avis de la chambre des députés des Comores qui doit, en effet, être consultée en application de l'article 74 de la Constitution.

Dans ces conditions, et ainsi que je l'ai indiqué il y a quelques instants, la discussion est très simple puisque l'article 3 devient l'article unique de la proposition et demeure seul en discussion.

Il s'agit essentiellement de savoir si les pouvoirs de la chambre des députés des Comores, élue pour cinq ans le 15 avril 1962, conformément à l'article 9 de la loi du 22 décembre 1961, doivent être prorogés jusqu'au 20 août 1967, date proposée par les représentants de ce territoire.

Cette date a semblé particulièrement bien choisie à votre commission des lois; elle permet que soit réunie en temps utile la nouvelle assemblée à l'effet d'examiner le budget; elle permet aussi que s'écoule un certain laps de temps après les élections législatives de mars, les consultations trop fréquentes entraînant un abstentisme des électeurs. Je reprends à ce sujet les motifs que j'exposais à l'occasion du rapport que je viens de présenter sur les pouvoirs de l'assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie. En conséquence, votre commission, avec le plein accord des représentants des Comores, vous propose d'adopter sans modification l'article unique de la proposition de loi qui vous est soumise.

M. Pierre Billotte, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Pierre Billotte, ministre d'Etat. Là encore le Gouvernement partage entièrement l'avis de votre commission des lois. Je voudrais dire à M. le sénateur Ahmed Abdallah qu'en ce qui concerne les dispositions de la proposition de loi initiale de MM. Saïd Ibrahim et Ahmed Mohamed, dispositions qui ont été disjointes sur la proposition de la commission des lois de l'Assemblée nationale, le Gouvernement ne fera aucune opposition à ce que ces dispositions soient reprises à l'occasion d'un nouveau rapport. Nous comprenons fort bien les motifs qui ont poussé la chambre des députés des Comores à proposer ces dispositions. Je tenais à vous rassurer tout à fait à cet égard.

En conclusion, je demande au Sénat de bien vouloir adopter la proposition de loi qui lui est soumise.

M. Ahmed Abdallah. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Ahmed Abdallah.

M. Ahmed Abdallah. Je ne peux que remercier à l'avance le Sénat de son vote, qui, je l'espère, sera positif, sur le texte adopté par l'Assemblée nationale en attendant le rapport qui donnera satisfaction aux désirs des Comoriens. Je suis convaincu, monsieur le ministre d'Etat, que nous arriverons à une solution satisfaisante, que les Comoriens pourront élire des suppléants en même temps que les députés et, comme d'habitude, nous vous faisons entièrement confiance.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

J'en donne lecture :

« Article unique. — Les pouvoirs de la Chambre des députés des Comores élue pour cinq ans le 15 avril 1962 sont prorogés jusqu'au 20 août 1967. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

— 8 —

RETRAIT D'UNE PROPOSITION DE LOI DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite et la fin de la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter le statut du fermage en ce qui concerne les améliorations pouvant être apportées par les preneurs. [N^{os} 176 (1965-1966) et 207 (1966-1967).]

M. Pierre Billotte, ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Pierre Billotte, ministre d'Etat. Monsieur le président, je vous remercie de me donner la parole pour faire au Sénat une communication que je regrette infiniment.

Par un malentendu que je ne peux pas encore arriver à expliquer, M. le ministre de l'agriculture n'est pas en mesure...

Un sénateur au centre. C'était à l'ordre du jour !

M. Pierre Billotte, ministre d'Etat. ...de soutenir la suite de la discussion de la proposition de loi relative au statut du fermage, inscrite à l'ordre du jour de ce matin du Sénat. Le ministre de l'agriculture n'est pas à Paris et il serait très difficile malheureusement de le faire revenir à temps. (Protestations sur de nombreux bancs.)

Aussi, avec tous les regrets du Gouvernement, je vous demande de bien vouloir reporter cette discussion. Bien entendu, M. le ministre de l'agriculture, que j'excuse encore une fois, sera à votre disposition à la date et à l'heure qui seront fixées par votre conférence des présidents.

M. Robert Bruyneel. Il y a des attachés parlementaires pour prévenir les ministres !

M. Raymond Bonnefous, président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Raymond Bonnefous, président de la commission. Monsieur le président, monsieur le ministre, au nom de la commission je me permets de protester contre ce renvoi. La commission a fait un effort considérable pour être prête aujourd'hui. Hier encore elle a siégé toute la journée pour étudier les très nombreux amendements présentés sur un texte difficile. Je signale aussi que, la semaine prochaine, plusieurs conseils généraux se réunissent, ce qui va priver notre assemblée d'un nombre important de collègues particulièrement qualifiés à propos de la discussion qui doit s'ouvrir.

C'est pourquoi je me permets de demander que la conférence des présidents se saisisse tout à l'heure de ce problème et envisage une date qui ne nous prive pas de concours indispensables.

M. le président. Mes chers collègues, tout en regrettant moi-même ce contretemps, je dois faire remarquer, en tant que président, que, s'agissant de la discussion d'une proposition de loi figurant à l'ordre du jour prioritaire, la demande du Gouvernement est de droit. (Mouvements divers sur de nombreux bancs.)

Je pense que le Sénat voudra bien suspendre sa séance dès maintenant, puisque la conférence des présidents doit se réunir ce matin, et reprendre ses travaux à quinze heures pour la suite de l'ordre du jour. (Assentiment.)

Personne ne demande la parole ?...

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures vingt minutes, est reprise à quinze heures cinq minutes, sous la présidence de M. Pierre Garet.)

PRESIDENCE DE M. PIERRE GARET,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 9 —

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. Je rappelle au Sénat que le groupe socialiste a présenté des candidatures pour diverses commissions.

Le délai d'une heure prévu par l'article 8 du règlement est expiré.

La Présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures validées et je proclame :

M. André Barroux, membre de la commission des affaires économiques et du Plan, en remplacement de M. Michel Champleboux, décédé ;

MM. Henri Henneguelle et Aimé Bergeal, membres de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, en remplacement de MM. Bernard Chochoy et Pierre Métayer, élus députés ;

M. Marcel Guislain, membre de la commission des affaires sociales, en remplacement de M. Daniel Benoist, élu député.

— 10 —

CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre des prochains travaux du Sénat :

A. — Le mardi 25 avril 1967, à 15 heures et éventuellement le soir, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

Débat sur la déclaration du Gouvernement lue au Sénat le 18 avril 1967.

Au cours de cette séance, il sera procédé, en outre, aux scrutins pour l'élection, par suite de vacances :

D'un délégué titulaire représentant la France à l'assemblée consultative prévue par le statut du Conseil de l'Europe ;

Et d'un délégué représentant la France à l'assemblée unique des Communautés européennes.

En application de l'article 61 du règlement, ces scrutins auront lieu, pendant la séance publique, dans la salle voisine de la salle des séances.

B. — Le mercredi 26 avril 1967, à 15 heures, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

1° Discussion des questions orales avec débat jointes de MM. Jean Peridier et Marc Pauzet à M. le ministre de l'agriculture sur le prix du vin et la situation des viticulteurs ;

2° Discussion de la question orale avec débat posée par M. André Dulin à M. le Premier ministre et transmise à M. le ministre de l'agriculture, sur le prix du lait à la production.

C. — Le jeudi 27 avril 1967, à 15 heures, séance publique pour la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la Cour de cassation.

La prochaine réunion de la conférence des présidents aura lieu le jeudi 27 avril 1967 à 11 heures.

J'indique d'ores et déjà que le Sénat ne tiendra pas de séance au cours de la semaine du 1^{er} au 6 mai.

— 11 —

EVENEMENTS DE MER

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif aux événements de mer. [N° 199, 217 et 222 (1966-1967).]

Dans la discussion générale la parole est à M. le rapporteur de la commission de législation.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, s'agissant d'un texte qui nous est soumis en première lecture, il me semble que M. le garde des sceaux, qui nous fait l'honneur d'être présent, pourrait peut-être nous exposer son projet.

M. le président. M. le garde des sceaux en est-il d'accord ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux, ministre de la justice. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je vous donne donc la parole.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Monsieur le président, mesdames, messieurs, la réforme de l'ensemble des dispositions

du droit maritime privé a été entreprise par la chancellerie dès l'année 1964 avec naturellement la participation des départements ministériels intéressés.

Jusqu'à présent, vous avez bien voulu adopter la loi du 18 juin 1966, complétée en matière réglementaire par le décret du 31 décembre de la même année et concernant les contrats d'affrètement et de transport maritimes, puis la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer ; le projet de décret d'application est actuellement soumis au Conseil d'Etat et ces textes entreront donc incessamment en vigueur.

Aujourd'hui je vais présenter à votre examen un projet de loi sur les assurances maritimes, un autre projet de loi relatif aux événements de mer. Ulérieurement vous sera soumis un texte relatif à l'armement et aux ventes maritimes. Enfin un dernier projet sera consacré aux différentes questions se rapportant à la navigation de plaisance.

Je tenais à rappeler, puisque vous voulez bien me le permettre, l'ensemble de l'effort accompli et insérer à leur place dans cet effort les deux textes que nous vous soumettons aujourd'hui.

Le projet de loi relatif aux événements de mer constitue donc la quatrième tranche de la refonte d'ensemble du droit maritime. Il a pour objectif essentiel de procéder à une remise en ordre des textes existants en matière d'abordage, d'assistance en mer et d'avaries.

Pour l'abordage et l'assistance en mer, ce projet rapproche le plus possible notre droit des conventions internationales actuellement en vigueur. En ce qui concerne les avaries, le projet adapte les textes vieillissants du code de commerce à l'évolution de notre monde économique et aux changements apportés aux conditions de la navigation maritime. Il n'est donc pas illogique que le présent projet de loi aille de pair avec celui sur les assurances maritimes car les événements de mer donnent lieu à des recours entre les intéressés. Or ceux-ci sont couverts par leurs assureurs qui généralement en supportent le poids.

En quelques mots, je voudrais simplement éclairer l'examen que nous allons faire et reprendre les trois rubriques qui sont en cause dans ce texte.

S'agissant d'abord de l'abordage, les dispositions de la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage avaient été déjà introduites dans notre code de commerce par la loi du 15 juillet 1915. La convention de Bruxelles, signée le même jour, pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, avait été reprise dans notre loi du 29 avril 1916 qui, elle, ne fut pas incorporée au code de commerce.

Le présent projet de loi conserve tous les principes de ces conventions internationales et se borne à quelques innovations qui tiennent compte de l'évolution des techniques.

Si l'abordage est devenu plus rare qu'autrefois parce que les navires manœuvrent mieux, l'accident est, en revanche, plus grave en raison de la taille et de la vitesse des bâtiments dont la valeur est devenue, en outre, considérable.

Le projet, qui reprend la règle fondamentale de droit maritime selon laquelle la responsabilité des propriétaires de navires n'est engagée qu'en cas de faute prouvée, apporte une extension au domaine de l'abordage en assimilant dorénavant aux bâtiments de mer certains engins flottants qui ne sont pas amarrés à poste fixe.

Pour ce qui est de l'assistance en mer, celle-ci est étendue aussi à tous les engins flottants, ce qui permet d'accorder aux sauveteurs une rémunération plus importante que celle qu'ils obtiendraient par un recours selon les principes du droit commun.

Enfin — autre innovation — les règles de l'abordage, comme celles de l'assistance en mer, sont désormais rendues applicables aux navires de l'Etat ou à ceux affectés à un service public, à l'exception toutefois de certaines dispositions particulières, notamment pour la fixation de la rémunération d'assistance et sa répartition entre le propriétaire et l'équipage du navire sauveteur.

Le projet de loi, comme vous le verrez, s'efforce aussi de remédier à certains abus. C'est ainsi que sont exclus de la rémunération d'assistance les services relevant d'un simple contrat de remorquage, pour lesquels certains professionnels avaient trop tendance à réclamer les avantages découlant d'une convention d'assistance.

Reste enfin la question des avaries. Une refonte plus profonde des textes a été opérée dans ce domaine. J'attire votre attention sur le fait que la distinction opérée par le code de commerce

entre les avaries communes et les avaries particulières est maintenue, mais les critères de cette distinction sont profondément modifiés. Au lieu de procéder par voie d'énumération et de définir les avaries particulières par leur source, comme le faisait le code, une règle de principe est posée selon laquelle sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Les avaries communes ne sont ainsi qualifiées que si elles correspondent à des sacrifices faits et à des dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun. Alors que la charge des avaries particulières est supportée par celui qui les subit, les avaries communes le sont par tous et donnent lieu à « contribution » — c'est le mot — de tous les intéressés à l'expédition maritime, armateur et chargeurs.

Le projet de loi qui vous est soumis prévoit un certain nombre de dispositions nouvelles, qui ont pour objet de remédier à des critiques formulées contre le classement en avaries communes de certaines dépenses, tels que les frais de chômage du navire, les salaires et la nourriture de l'équipage, par exemple.

Enfin, l'ensemble des dispositions de la loi étant supplétive de la volonté des parties, il est loisible à celles-ci d'en écarter l'application par des stipulations particulières ou en faisant référence aux règles d'York et d'Anvers ; ces dernières sont des coutumes qui ont été en quelque sorte codifiées par les armateurs.

J'attire votre attention sur le fait que, tout en respectant la liberté contractuelle des intéressés aux transports maritimes, le projet de loi vise toutefois à interdire une pratique qui nous semble critiquable, selon laquelle les armateurs se réservent la possibilité de choisir après l'événement entre l'application de la loi et celles des règles d'York et d'Anvers, au mieux de leurs intérêts. Il nous paraît conforme à la liberté contractuelle de choisir avant l'événement, mais opérer ce choix après l'événement, cela nous semble anormal. Et je sais que, sur ce point, nous aurons sans doute une discussion fructueuse.

Je sais aussi que le travail qu'a bien voulu accomplir le rapporteur de votre commission des lois me permet d'être bref parce que le document qui vous a été distribué éclairera largement votre jugement. Ce n'est pas pour moi une clause de style que de rendre hommage au rapporteur. Son rapport est utile, parce que, d'abord, il est présenté sous une forme très claire, qui vous permettra, à tout moment, de comparer les textes présentés aux textes anciens et aux textes sur lesquels votre commission apporte des modifications. Et il est évident qu'en parlant comme je viens de le faire, je me rends compte parfaitement que le rapport qui vous est présenté est utile tout aussi bien au Gouvernement qu'au Sénat. Je trouve là une confirmation de la fructueuse collaboration qui peut s'exercer entre le Sénat et le Gouvernement.

Je dis tout de suite, afin de faciliter les choses, que le Gouvernement se rallie à l'ensemble des amendements proposés par votre commission, à l'exception toutefois de ceux qui concernent les articles 19 et 22, sur lesquels il se réserve de revenir au cours de la discussion. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mesdames, messieurs, j'aurai, moi aussi, peu à ajouter à l'introduction que vient de faire M. le garde des sceaux. Je vais cependant me permettre quelques observations. Veuillez m'excuser tout d'abord de vous adresser une sorte de mise en garde, mais croyez bien que si elle vaut pour vous, elle a peut-être encore plus de valeur pour le rapporteur de la commission et pour la commission elle-même.

Nous allons discuter de trois textes de droit maritime : les événements de mer, la sauvegarde de la vie en mer — c'est un petit projet qui n'est pas essentiellement de la compétence de la chancellerie, mais je crois que M. le garde des sceaux voudra bien le suivre — et les assurances maritimes. Cet ordre nous paraît logique, car il est bien évident que l'assurance n'intervient qu'après la cause de l'événement.

Je dois vous redire ici ce que je vous disais en vous présentant le projet relatif au statut des navires. Nous sommes là dans un domaine de droit d'un étonnant et d'un inévitable particularisme. Il faut que nous mesurions combien il est dangereux d'assimiler tout ce qui se passe en mer à l'occasion de la navigation, et dans la plupart des cas en dehors des eaux territoriales, d'assimiler, dis-je, tous ces événements et leurs conséquences à ceux qui se produisent sur la terre ferme et dans les limites de la compétence du droit français.

Nous allons donc nous trouver souvent dans une espèce de climat d'équivoque, mais une équivoque qui ne doit absolument pas vous choquer, d'abord, parce qu'elle est dans la nature des choses, ensuite parce qu'elle est couverte par une coutume, par une jurisprudence, par une pratique tellement longue, tellement sérieuse, qu'en réalité le législateur n'y touche qu'avec un très grand respect et une infinie circonspection.

Ainsi que vous l'avez dit, monsieur le garde des sceaux, l'œuvre législative, à proprement parler, a été surtout une œuvre de mise en ordre d'éléments qui se trouvaient dans des documents différents : le code de commerce français ; le code de justice militaire pour ce qui concerne la responsabilité des commandants de navires de guerre ; d'assez nombreuses conventions internationales ; enfin, notamment dans le domaine des assurances, le droit commun français.

Après cette mise en garde, je dois vous rassurer. Si l'on en juge par l'ampleur du texte, vous pouvez avoir le sentiment que vous vous trouvez devant une œuvre législative monumentale. Je vous en prie, n'ayez pas ce sentiment ! En fait, l'ampleur du document lui-même est la conséquence de ce que je vous disais tout à l'heure, à savoir qu'il s'agit d'une remise en ordre, j'ai envie d'employer le terme de « codification », ce qui fait que, dans la masse, il y a fort peu d'innovations réelles et s'il y en a elles ont chaque fois retenu l'attention de votre commission. Je me félicite que les points de divergence avec la chancellerie soient réduits à quelques articles dont, en effet, nous débattons sans doute plus abondamment tout à l'heure.

Concernant cette méthode législative, monsieur le garde des sceaux, puisque j'ai l'honneur et le plaisir de vous avoir devant moi, je voudrais vous faire une observation. J'aimerais d'ailleurs que celle-ci, soit par les documents parlementaires, soit par votre aimable entremise, fût portée à la connaissance de l'Assemblée nationale, car, en ce domaine, notre commission n'a pas voulu trancher dans le vif.

Vous allez voir dans les trois textes, et spécialement dans ceux qui se rapportent aux événements de mer et aux assurances maritimes, un certain nombre de dispositions de caractère impératif. Pour ceux qui ne seraient pas des juristes avertis, je leur indique que la différence entre un texte impératif et un texte supplétif, c'est que le texte impératif est d'ordre public ; il ne peut en aucune manière y être dérogé par des conventions particulières. Pour bien souligner ces textes impératifs, ils sont marqués d'un petit astérisque sur le document que vous avez en main, mais nous avons eu le sentiment, à la commission, qu'il avait été fait un usage presque immodéré de ce caractère impératif.

Voyez-vous, quand le législateur décide qu'il ne peut pas en être autrement, c'est qu'il obéit au souci de protéger le plus faible contre le plus fort. Comme, dans le droit commun, les rapports de force sont en général fort inégaux, il est bien évident que le législateur se doit souvent d'imposer sa volonté et d'empêcher que, par ignorance ou par faiblesse, un contractant ne vienne à léser gravement ses propres intérêts.

En matière maritime, la question ne se pose pas de la même manière. Elle se pose rarement — très rarement — dans les mêmes termes, et spécialement en matière d'assurance maritime, les rapports de force, vous l'imaginez, entre les armateurs, les chargeurs et les assureurs étant tels que nous pouvons dire qu'ils ont tous à leur disposition des contentieux extrêmement avertis et qu'ils sont parfaitement en mesure de défendre leurs intérêts.

Alors, le caractère impératif des textes présente un danger : c'est que, légiférant bien entendu pour le territoire français — nous n'avons pas la prétention, l'audace d'aller plus loin — nous sommes amenés à prendre des dispositions législatives qui vont avoir des répercussions internationales et il ne faudrait pas, sous peine de porter une atteinte quelconque soit à notre transport maritime, soit à notre système d'assurances, que nous soyons défavorisés par rapport à l'étranger. Aussi je demande à l'Assemblée nationale, quand elle se saisira de ce texte, d'être bien persuadée que c'est par une sorte de réserve de notre part, phénomène essentiellement sénatorial, mais non par crainte, que nous n'avons pas conféré à certains des textes en cause un caractère supplétif ; si l'on voulait donner plus de souplesse à cet ensemble, je crois pouvoir prendre l'engagement, du moins au nom de la commission des lois, que, sous réserve d'examen, bien sûr, nous n'y verrions pas d'inconvénient majeur.

Voilà, mesdames, messieurs, dans quelles conditions se présentent les trois textes. Il est bien évident que, lors de leur examen, des explications plus techniques vous seront fournies. J'espère qu'il me sera possible, si l'on me pose des questions, d'y répondre avec le maximum d'efficacité. Je dois cependant,

tout de suite, vous demander de m'excuser car, bien que j'y travaille depuis deux ou trois mois et bien que ce soit le quatrième ou le cinquième texte de droit maritime que j'aborde, il se peut que je sois obligé de confesser ma faiblesse. Je n'en aurai nulle honte. Sans doute, vous-mêmes, en parcourant le texte, comprendrez que, si l'on voulait aller au fond d'un examen, les deux ou trois heures que nous allons y consacrer en séance publique seraient insuffisantes, il y faudrait deux ou trois semaines. Voilà les observations de caractère général que je voulais présenter.

S'agissant de trois textes de loi qui traitent des événements de la mer, de tout ce qui, dans une certaine mesure, vient à contrarier une expédition — vous entendrez ce mot et vous allez souvent buter, comme moi, sur une terminologie, un jargon qu'il faut dans une grande mesure respecter parce qu'il recouvre trop de passé, trop d'usages — nous ne devons pas oublier les nouveaux drames de la mer. On ne comprendrait pas, en effet, que le Sénat consacre un après-midi de débat à un texte technique d'un très haut intérêt sans que soit évoqué devant vous — je sais, monsieur le garde des sceaux, que vous partagez mon sentiment — au moins d'une manière incidente, le désastre causé par le naufrage du *Torrey Canyon*.

M. Jean Bardol. Très bien !

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. Aucun des textes dont vous débattiez ne peut s'appliquer à l'espèce, mais le juridisme étroit, vous le savez, n'est absolument pas dans ma manière et un législateur, un membre du Gouvernement, ne peuvent pas s'abriter derrière la lettre d'un texte pour dissocier un drame présent de dispositions législatives applicables à l'avenir.

Tout spécialement, vous permettrez au sénateur de la Charente — qui est tout près de la Charente-Maritime, tout près de la Gironde — d'indiquer quelle est l'angoisse, une angoisse dont peut-être on ne mesure pas dans le public à quel point elle est intense, de tous ceux qui vivent de la mer, qui vivent au bord de la mer, qui vivent des produits de la mer, les pêcheurs, les conchyliculteurs, les ostréiculteurs, menacés peut-être de la ruine.

Si la présence du mazout sur les plages est une catastrophe pour le tourisme, un désagrément pour les vacanciers, il est une catégorie de travailleurs en France qui sont menacés de la perte totale de leur gagne-pain. Si, d'aventure, des nappes de pétrole venaient se poser à marée descendante sur les parcs à huîtres, il n'y aurait plus une huître vivante et l'on se demande s'il ne faudrait pas des dizaines d'années pour reconstituer ces parcs.

Nous voulons espérer que ce drame ne se produira pas, mais, monsieur le garde des sceaux, nous sommes tous très inquiets. Nous sommes inquiets d'abord — c'est l'homme politique qui vous parle et non plus le rapporteur spécialisé — parce que le Gouvernement a commis une grosse faute au départ, celle de jouer de l'optimisme quand celui-ci n'est pas payant ! On ne doit pas dire qu'il n'y a pas de danger quand on n'en est pas sûr ! Je n'accuse personne et surtout aucun fonctionnaire car je suis persuadé qu'aucun d'eux n'a pu prendre la parole sur les antennes sans y avoir été dûment mandaté par les responsables politiques. Seulement, quand on commente certaines cartes et qu'on explique que les courants du *Gulf stream* ne peuvent pas faire autrement que d'envoyer sur les bancs de Flandre les déchets de mazout sortis des flancs du *Torrey Canyon*, c'est quand même faire bon marché de ce que chacun sait, à savoir que les vents largement dominants, en France, sont des vents de noroît, c'est-à-dire de nord-ouest. Prétendre que la presqu'île du Cotentin devait être évitée comme l'on évite une borne de circulation sur les routes, c'est oublier trop facilement que, si le courant en profondeur suit le même chemin depuis des millénaires, la surface de l'eau est sensible aux vents et que des nappes peuvent parfaitement dériver à contre-courant. Cela, excusez-moi de vous le dire, le moindre des pêcheurs de Bretagne, de La Rochelle ou d'Arcachon le sait !

Les conséquences de l'optimisme officiel dont il a été fait preuve un moment donné étaient dangereuses. Cet optimisme est maintenant largement dépassé et, dans une certaine mesure, j'en suis heureux, car la France, pays majeur, a le droit d'être placé devant les événements, quelle que soit leur brutalité. La France est un pays de sursaut, le pays de la volonté dans la difficulté. A quoi sert, par conséquent, de l'endormir ? On va prendre des mesures ; mais elles ne seront peut-être pas suffisantes — sans qu'il y ait de la faute de quiconque — pour empêcher ce drame dont je viens de parler.

Je redeviens juriste, monsieur le garde des sceaux, pour vous soumettre un problème de droit : dans l'hypothèse, que je veux

écarter mais qui reste dans mon esprit, d'un dégât de l'ampleur que j'ai dite sur les côtes de France, dégât quasiment irréparable, comment les victimes pourraient-elles demander réparation ?

Je comprendrais parfaitement que vous ne puissiez pas répondre sur-le-champ à la question que je vais brièvement développer, mais je sais votre souci de vérité, votre sens du gouvernement et je veux croire que vous aurez à cœur de revenir devant cette assemblée pour lui donner des réponses que, peut-être, vos services auront eu le temps de longuement méditer. Je me bornerai donc à attendre de vous au moins l'annonce d'une réponse.

Je vais donc essayer de situer le problème en droit. Supposons que les victimes — excusez-moi, je vais parler de celles que je connais le mieux — sont les ostréiculteurs ; ils exercent leur métier soit dans l'intérieur des terres, dans ces fameuses claires alimentées d'eau saumâtre, soit dans des parcs constamment balayés par la mer, et c'est le cas, par exemple, du bassin d'Arcachon ou, même, du bassin de Marennes ; les huîtres sont élevées dans des casiers placés dans des zones découvertes lors des basses mers, de ce qu'on appelle, sur la côte atlantique, les malignes, autrement dit les marées qui dépassent le coefficient de 80-90 ; ainsi, tous ceux qui vivent de l'ostréiculture — le problème est d'ailleurs le même pour les moules et, je crois, pour certains casiers à homards — sont des ressortissants de droit français. Si d'aventure un bateau, souvent un bateau de plaisance, a causé des dégâts, cela se passe sur le territoire national français ; on identifie le bâtiment responsable et une poursuite peut être exercée à son encontre.

Or, le désastre que nous évoquons s'est produit en dehors des eaux territoriales françaises. Reste à savoir d'ailleurs — que l'on m'excuse de cette malignité à l'égard de nos amis britanniques — s'il s'est produit tout à fait en dehors des eaux territoriales anglaises ; en effet, vous n'ignorez pas que les Anglais, depuis fort longtemps assez constamment maîtres de la mer, ont de la notion des eaux territoriales une conception un peu élastique : en effet, leur zone territoriale est théoriquement le double de la nôtre et il n'a pas été rare qu'elle atteigne des distances dépassant largement la portée du boulet de canon de l'époque 1830, qui était de beaucoup supérieure à celle de l'artillerie de Gribeauval.

Ainsi, nous sommes obligés de considérer — je ne vais parler que de ce que je sais par les journaux parce que je n'ai aucun document particulier en la matière — que le naufrage du *Torrey Canyon* est devenu un fait accompli, un fait dommageable en dehors des eaux territoriales françaises, c'est certain, mais paraît-il, en dehors des eaux territoriales britanniques, puisque la cargaison infestée de ce pétrolier s'est répandue sur la mer, la mer qui n'appartient à personne par définition juridique.

Quand la nappe arrive — toujours dans mon hypothèse — sur les côtes, par exemple de la Charente-Maritime ou de la Gironde, on sait sans aucune espèce de doute qu'elle provient du *Torrey Canyon*, mais celui-ci ne peut en aucune manière être impliqué par l'ostréiculteur condamné à mort, qui n'a eu à aucun moment un lien de droit avec lui.

Qui peut, en conséquence, défendre l'ostréiculteur, sinon le gouvernement français, et cela pour de très nombreuses raisons ? D'abord parce que sa mission la plus haute est d'assurer la survie sur le territoire, et c'est même une des applications les plus dramatiques de ce principe qui lui fait l'obligation d'avoir une défense nationale et, quelquefois, de placer sur les murs des affiches blanches avec des petits drapeaux tricolores.

Par conséquent, le Gouvernement français est, à tout le moins, non seulement le mandataire de toutes ces victimes — un mandataire qui doit être extrêmement ferme — mais aussi un responsable. De même qu'en cas de guerre la solidarité nationale joue — qu'il s'agisse, hélas ! d'une guerre gagnée ou d'une guerre perdue, les dommages de guerre sont réparés à la suite d'une décision en général d'initiative gouvernementale et toujours ratifiée par le Parlement — de même le Gouvernement français, si un désastre semblable à celui que je crains vient à se produire, doit assurer la réparation du dommage direct causé.

Je n'ai jamais fait de démagogie, je ne voudrais pas non plus qu'en ouvrant la porte par la voie du dommage indirect on puisse accabler l'Etat sous des charges qui ne sont pas son fait. Si par exemple — je reprends toujours le cas de l'ostréiculteur — des commerçants, des écaillers venaient à se plaindre, ce serait fort triste sans doute, mais ce serait quand même un dommage indirect ; de même que si nous venions à dire que nous sommes privés de notre mets favori... non ! il faut se limiter à la réparation du dommage direct.

Mais alors là il faut qu'il y ait une réparation et que cela devienne véritablement une sorte d'axiome gouvernemental.

Dans ce domaine, quand le drame vient d'un événement qui s'est produit en dehors du territoire français et quand le Gouvernement n'a pas pu empêcher ce drame d'atteindre la France il faut que la solidarité nationale joue et que l'indemnisation soit un fait et une réalité.

Maintenant, croyez bien que si ce drame a paru surprendre quelques-uns, il n'est pas nouveau. Le Gouvernement français a également un devoir — et ce sera sans doute votre collègue des affaires étrangères qui en aura la lourde charge — celui de ne pas ignorer plus longtemps l'un des plus terribles dangers que fait courir en temps de paix un effort de civilisation ; c'est ce que j'appelle volontiers « la protection des hommes contre les inventions de l'homme ». Ceci n'est pas nouveau et je vois en face de moi mon excellent collègue et ami M. Lalloy, qui vous a présenté il n'y a pas tellement longtemps un remarquable rapport sur la pollution des eaux. Nous avons longuement discuté le problème des boues rouges. Il se posait pour des contingences industrielles. Dans le cas qui nous occupe, elles sont accidentelles mais elles peuvent se reproduire. C'est un « 80.000 tonnes », je crois, qui s'est « collé au sec », comme on dit, mais, si mes renseignements sont exacts, il y a en fabrication des *tankers* de 400.000 tonnes. Je crois même qu'au Japon il y en a un de 500.000 tonnes. En tout cas, on va de plus en plus vers des *tankers* de dimensions colossales.

Bien sûr, comme toujours on espère que cela marchera bien. Peut-être la catastrophe du *Torrey-Canyon* aura-t-elle cet avantage de nous apprendre que tout ne marche pas toujours très bien et qu'il faut prévoir l'accident. Alors il faut absolument négocier une nouvelle convention internationale qui règle ce problème, qui ne nous laisse pas tout seuls, tout misérables devant la catastrophe, regardant la girouette et disant : Mon Dieu ! que le vent passe au Sud et renvoie cela chez les Anglais, alors que les Anglais disent : Pourvu que le vent passe au Nord et renvoie cela chez les Français. Car devant les méfaits de la civilisation, tous les hommes sont solidaires et il faut se protéger contre ces méfaits.

Mesdames, messieurs, on avait déjà pensé à la question mais à une échelle ou, si j'ose employer un mot d'actualité, à une mini-échelle lorsque il y a seulement quelques années j'avais l'honneur de rapporter devant vous — c'était en 1964 — un texte qui visait à réprimer ce que l'on appelle le dégazage, c'est-à-dire le rinçage en haute mer des *tankers* qui, pour se débarrasser de leurs impuretés, allaient au large se « rincer les flancs » et qui, sans souci de ce qui pourrait arriver, contribuaient ainsi à emposter les plages.

Jusqu'à ce moment-là, ce n'était que des dégâts du caractère du désagrément. Cependant, m'inspirant des réflexions et de la sagesse de notre collègue M. Lalloy, j'écrivais à l'époque dans mon rapport : « Nous savons tous que les rejets d'hydrocarbures dans la zone de protection, d'environ cent milles des côtes françaises, peuvent entraîner sur la vie animale et les biens des désordres et des dommages d'une extrême gravité. De ces désordres et de ces dommages l'auteur responsable doit réparation dans les termes du droit maritime, selon l'article 1384 du code civil et 316 du code de commerce, ce dernier visant plus spécialement la responsabilité du propriétaire pour les agissements du capitaine. »

Vous voyez que le problème n'est pas nouveau ; mais je l'avoue, nous n'avions pas pensé à la catastrophe. Je le posais alors, monsieur le garde des sceaux, dans les termes du droit français. J'imaginai qu'il s'agissait de la responsabilité d'un bateau battant pavillon français et non pas d'un de ces monstres qui circulent sous ce qu'on appelle « pavillon de complaisance ». Là encore, je pense que la protestation d'un certain nombre de marins doit être entendue. Il n'est quand même pas normal, pour des raisons fiscales qui sont parfaitement honorables d'ailleurs, que de tels monstres naviguent sous des pavillons tels qu'en définitive les rapports d'Etat à Etat deviennent ridicules. J'imagine mal, en effet, par hypothèse, un procès qui pourrait peut-être se dérouler à La Haye, dans lequel la France et la Grande-Bretagne, plus peut-être l'Espagne si elle est atteinte, iraient demander raison au Libéria du naufrage du *Torrey Canyon*. Ce n'est pas sérieux et si ce n'est pas sérieux il faut porter remède.

Un vieil adage dit : « A quelque chose malheur est bon ». Oui, à quelque chose malheur est bon, mais que l'on n'attende pas trop et que l'on mesure que l'accident d'hier peut être en plus grave l'accident de demain — ce qui existe pour le pétrole peut un jour exister pour les matières fissiles — et que nous pouvons avoir des émanations radio-actives. Cela ne doit ni indigner, ni mettre la terreur dans les esprits. C'est la rançon d'une civilisation, d'une civilisation dont les uns et les autres nous profitons mais qui ne doit jamais nous dépasser, faute de

quoi l'histoire de l'apprenti sorcier deviendra non plus un thème de ballet mais une tragique réalité.

Mesdames, messieurs, j'ai terminé mon propos et je répète à M. le garde des sceaux, bien que je l'en ai averti selon mes habitudes, que devant la gravité du problème juridique que je lui pose, je comprendrais parfaitement qu'il ne soit pas en mesure, à l'issue de ce débat, de me donner une réponse. Je voudrais qu'à tout le moins il m'annonce qu'il m'en donnera une.

En définitive, si vous permettez que nous terminions sur une note un peu moins pessimiste, je dirai qu'il y a quelque chose de réconfortant à songer qu'au moment où nous évoquons — et nous ne pouvions pas faire autrement — ce drame de la mer qui risque de faire beaucoup plus de victimes qu'un drame plus spectaculaire, nous nous raccrochions à toute la législation du droit maritime à laquelle, comme toujours, nous trouvons attachée la très grande signature de Colbert.

Il n'est peut-être pas mauvais, mesdames, messieurs, que les terriens comprennent ce que savent tous les hommes de mer : c'est que parfois la mer est cruelle. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le ministre, mes chers collègues, votre commission des affaires économiques et du Plan, qui a dans ses attributions les problèmes de la marine marchande, a été invitée à donner son avis sur ce projet de loi relatif aux événements de mer, avis qu'elle m'a chargé de rapporter devant vous.

Ce texte, s'il entend fixer les règles applicables à des situations juridiques que le rapporteur de la commission des lois nous a exposées avec la compétence qui est la sienne et l'autorité que tous lui reconnaissent ici, comporte aussi — vous vous en rendez parfaitement compte — un aspect original, technique, qui tient au particularisme du droit maritime.

Votre assemblée a déjà eu à connaître de plusieurs projets qui ont fait l'objet de discussions au cours de la précédente législature. C'est ainsi, notamment, que nous avons déjà déterminé les conditions et les modalités du contrat de transport et que le statut du navire, les droits qui s'y attachent, ont dû également être aménagés. Ces textes aujourd'hui promulgués, auxquels font suite le projet que nous examinons aujourd'hui, obéissent à un triple souci de rajeunissement de notre code de commerce, de codification du droit maritime et d'adaptation du droit français aux règles établies par les conventions internationales. Il ne saurait être envisagé pourtant de toucher au caractère particulier des règles relatives à la navigation, règles nées des usages corrigés par l'expérience des choses de la mer. Celles-ci justifient une législation qui leur soit propre. L'importance de l'instrument de transport, son caractère international, le genre de vie des inscrits maritimes, les incidents et les risques de la navigation, le besoin de sécurité en raison de l'étendue des risques, la variété et la durée de certaines expéditions, nécessitent sans aucun doute des règles spéciales.

Le droit maritime doit conserver ainsi une véritable autonomie, tant par le maintien des usages anciens que par l'établissement de règles nouvelles, ces dernières découlant de l'évolution des techniques et des relations internationales de plus en plus étendues. Aussi l'étude de cette matière présente-t-elle, outre un intérêt juridique incontestable, un aspect pratique que nous ne saurions nier.

En vous apportant l'avis favorable de la commission des affaires économiques, j'envisage de vous donner l'essentiel du texte soumis à votre approbation. Si je crois devoir vous l'imposer c'est que le projet actuel traite de problèmes qui s'adaptent mal aux règles du droit terrestre. Les périls de la mer sont si grands qu'au cours de toute navigation maritime peuvent se produire des événements exceptionnels qui, en raison de leur importance, ne peuvent que donner lieu à une réglementation particulière. Ces événements font l'objet de trois chapitres distincts de l'actuel projet que nous allons examiner. Sans entrer certes dans le détail des articles, je tâcherai néanmoins de vous en faire la synthèse aussi simplement que possible.

Le premier chapitre traite de l'abordage ; le second définit l'assistance, les conditions de sa réalisation et les droits du sauveteur ; le troisième, enfin, celui où la refonte des dispositions du code de commerce est la plus poussée, concerne les avaries.

L'abordage tout d'abord. Comment se définit-il ? Il n'était pas indispensable que le texte en donnât une définition exacte — le mot se suffisant à lui-même — pour indiquer qu'il s'agit de la collision de deux bâtiments, comme l'a écrit un professeur

de droit, « dont les bords se heurtent ». Le texte du projet ne saurait s'appliquer qu'au heurt matériel cause du dommage intervenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateau de navigation intérieure.

Il est donc indispensable, pour qu'il y ait abordage au sens de la loi, qu'un navire de mer soit parmi les deux navires abordeur ou victime.

Telles sont les dispositions de l'article 407 du code de commerce, reproduites dans ce texte. L'actuel projet comporte toutefois deux innovations : la première découle de l'assimilation faite avec les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure de tous les engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe ; la seconde innovation étend les dispositions nouvelles aux bâtiments de l'Etat ou affectés à un service public.

En dehors de ces deux innovations, le texte du projet gouvernemental se contente de reprendre les dispositions anciennes — actuellement en vigueur — lesquelles fixent comme suit les modalités de réparation des dommages :

En cas d'abordage fortuit, douteux, chacun supporte ses dommages ; l'abordage fautif entraîne la responsabilité du navire en faute ; s'il y a une faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises — sans solidarité à l'égard des tiers.

La présence du pilote à bord du navire abordeur ne saurait dégager le navire de sa responsabilité, que l'abordage ait eu lieu ou non par sa faute.

Les mêmes dispositions s'appliquent également à la réparation de tous dommages causés à un navire en dehors de tout abordage, s'il est établi que ces dommages résultent d'une fausse manœuvre de l'autre navire.

En ce qui concerne l'action d'abordage, si je dois personnellement regretter avec M. Marcilhacy, le rapporteur de la commission, qu'on ne reconnaisse pas au Parlement qualité pour fixer les règles de compétence, il me faut indiquer que la prescription de l'action judiciaire est de deux ans, à compter de l'événement, dit le texte gouvernemental, à compter de l'accident vous propose votre commission saisie au fond. Pour notre part, c'est l'avis de la commission des affaires économiques, le choix du terme importe peu : étymologiquement, événement et accident ont ici le même sens. Je laisse à l'Assemblée le soin de choisir entre les deux.

Le chapitre II du projet relatif à l'assistance apporte, comme en matière d'abordage, peu de modifications à l'état actuel du droit dont les dispositions s'inspirent de la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 ratifiée le 12 mars 1913, et introduite dans notre droit interne par la loi du 29 avril 1916. Ce texte assimilait l'assistance et le sauvetage, l'une et l'autre se définissant « le secours donné par un navire à un autre navire en péril de se perdre ». Juridiquement, il n'y a aucune différence à faire entre l'assistance et le sauvetage. Aussi, le projet actuel n'a conservé que le premier terme. C'est là sans doute une innovation du texte — dont les dispositions s'appliquent également aux engins flottants — assimilés, selon le cas, aux navires de mer ou aux bateaux de navigation intérieure. Par ailleurs, aucun changement n'est apporté en ce qui concerne les conditions de paiement et de répartition de la rémunération entre les différents sauveteurs.

La distinction entre l'assistance et le remorquage est également maintenue en fonction du caractère exceptionnel du service rendu. Le capitaine reste aussi tenu de l'obligation d'assistance à l'égard de toute personne en danger. Sur ce point, un amendement a été déposé qui tend à retenir, seule, la responsabilité du capitaine, alors qu'elle ne paraît pas s'imposer à la lecture de l'article 19.

Enfin, comme en matière d'abordage, les nouvelles dispositions s'appliquent aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public. La commission a apporté, à l'article 21, un amendement qui nous paraît s'imposer ; en effet, le texte gouvernemental comportait vraisemblablement sur ce point une omission.

Le troisième chapitre, qui traite des avaries, est celui qui présente la refonte la plus profonde des dispositions correspondantes du code de commerce. L'article 397 de ce code, qui définissait les avaries, n'a pas été reproduit. Il est bon, croyons-nous, de rappeler ici que « les avaries sont les dommages, pertes ou dépenses, de caractère exceptionnel, qui surviennent au cours d'une expédition maritime ». Certaines sont dites particulières parce que supportées par le propriétaire de la chose qui a subi le dommage ou par celui qui a exposé la dépense sans recours possible contre un tiers. Les anciennes dispositions en donnaient l'énumération, que le texte nouveau ne

retient pas. Celui-ci se contente de préciser que « sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes ». Ces dernières sont constituées par les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime. L'expression « avarie commune » est du reste incorrecte, elle ne s'explique que par opposition à l'avarie particulière. Elle consiste très exactement dans une contribution commune aux avaries de ceux qui sont intéressés à l'expédition maritime, armateur et chargeur. Supportées par le navire, par le fret, par la cargaison, elles doivent avoir été décidées par le capitaine.

Toutefois, pour que les dépenses et les sacrifices consentis puissent donner lieu à contribution, qu'ils soient mis en commun et puissent être ainsi qualifiés d'avaries communes, quatre conditions sont exigées : il faut d'abord un acte volontaire, intention délibérée, qui émane du capitaine, gérant des intérêts maritimes communs engagés dans l'expédition ; en second lieu, il est indispensable que le sacrifice ait été consenti pour échapper à un danger ; la troisième condition découle du fait que le sacrifice ou la dépense doivent être déterminés par l'intérêt commun ; enfin, il faut que l'acte du capitaine ait eu un résultat utile.

Une fois admise l'avarie commune, les dommages et les pertes, conséquence directe de la décision du capitaine, doivent faire l'objet d'une répartition entre les différents intéressés. Comment s'effectuera-t-elle ? Dans quelle proportion interviendra la contribution du navire, du fret, de la cargaison ? Je ne puis sur ce point que vous renvoyer au rapport écrit de la commission qui vous expose clairement les modalités d'évaluation des masses créancière et débitrice pour la détermination de la charge incombant à chaque partie intéressée dans l'expédition.

Telle est l'économie du projet que votre commission des affaires économiques a cru devoir adopter, en vous invitant à voter toutes les dispositions qui vous sont proposées, sous la seule réserve de l'amendement à l'article 19 qu'elle considère comme dépourvu d'intérêt.

Avant de quitter cette tribune, où la commission des affaires économiques m'avait chargé d'intervenir sur ce projet relatif aux événements de mer, me permettez-vous, mes chers collègues, de formuler quelques observations à titre personnel, certes, car j'appartiens à un département breton, observations qui ont eu l'agrément des membres de la commission des affaires économiques ? Ces observations sont relatives au naufrage du *Torrey Canyon*, lequel constitue bien un événement de mer, mais ne saurait être concerné, il faut le souligner, par les dispositions du texte en discussion.

Ce débat qui nous permet de souligner le caractère particulier du droit maritime, de nous rendre compte que la solution de nombreux problèmes ne peut être recherchée que dans des conférences internationales, nous amène à constater l'insuffisance des textes actuellement en vigueur pour faire respecter des règles de sécurité en matière de navigation.

L'échouement du *Torrey Canyon* est un naufrage comme bien d'autres. La perte de sa cargaison constitue un sinistre comme il s'en produit de temps en temps, mais la nature de cette cargaison libérée des soutes du navire naufragé, surnageant, polluant tout ce qu'elle touche, se déplaçant au gré des vents et des courants sans qu'on puisse rien, sinon subir, pose des problèmes nouveaux en raison des conséquences catastrophiques qu'elle entraîne.

Ce n'est ni le moment ni le lieu de déterminer où sont les responsabilités, de rechercher ce qui aurait pu se faire ou être évité. Il faut lutter contre « la marée noire » et nous devons faire confiance à tous ceux qui s'y emploient, avec des moyens empiriques, certes, mais avec courage et détermination.

Notre rôle n'est-il pas plutôt d'élaborer des règles qui devront prévenir de tels accidents, éviter qu'ils ne se reproduisent ? Les risques de la navigation sont grands, les périls de la mer immenses. Nous ne pouvons que le souligner une fois de plus dans un débat sur les événements de mer ; nous ne sommes pas à l'abri d'accidents identiques que nous aurions pu déplorer plus tôt. Mais l'importance, le tonnage des navires aggravent considérablement les conséquences de tels événements. Aussi, il est indispensable qu'une conférence internationale groupant les pays maritimes se réunisse pour établir des règles strictes génératrices de sanctions graves que les Etats pourront et devront appliquer avec rigueur. Il n'est pas admissible qu'un pétrolier, quelle que soit sa nationalité, puisse vider ses soutes en pleine mer, même en dehors des eaux territoriales, sans que soient prises des sanctions contre l'armateur et contre le capitaine.

Il est éminemment souhaitable aussi que tous les navires transportant des marchandises dangereuses et notamment ces énormes

pétroliers dont le tonnage peut atteindre de 200.000 à 500.000 tonnes, dont le tirant d'eau est, en charge, de 20 mètres et peut-être davantage, soient dans l'obligation de suivre des routes imposées aux approches des côtes et des ports. Qu'on ne s'embarasse pas trop des problèmes de compétence : les Etats signataires d'une convention fixant les règles en pareil domaine auront toujours la faculté de prendre des mesures, voire d'exercer des représailles contre les navires qui auront enfreint des règles ainsi déterminées.

Je crois savoir, par quelques lectures que j'ai faites au cours de ces jours derniers, que l'organisation maritime intergouvernementale qui répond au sigle I.M.C.O. doit se réunir prochainement pour se préoccuper de ce problème. Il est urgent en tout cas de provoquer la réunion d'une conférence internationale pour fixer les nouvelles règles que justifie et qu'impose le sinistre du *Torrey Canyon*.

A l'ordre du jour de cette conférence il y aura peut-être lieu aussi de poser un certain nombre de problèmes comme celui des forages qui sont effectués en pleine mer, car j'imagine que certains forages pourraient provoquer demain des catastrophes beaucoup plus grandes, immensément plus graves, s'il est possible de s'exprimer ainsi, que le sinistre du *Torrey Canyon*, car ce n'est pas 100.000 tonnes qui seraient déversées dans la mer, mais des millions de tonnes, qui pourraient ainsi ruiner complètement tous les Etats limitrophes. (*Très bien ! Très bien !*)

Telles sont les quelques observations que j'entendais faire, en demandant au Gouvernement de bien vouloir en tenir compte. (*Applaudissements.*)

M. Jean Noury. Monsieur le président, j'aurais voulu interrompre tout à l'heure M. Yvon, mais je n'en ai pas eu l'occasion. Me permettez-vous de présenter à la suite de son intervention une brève observation ?

M. le président. Je vous en prie, vous avez la parole.

M. Jean Noury. Tout à l'heure, M. le rapporteur a dit que la mer n'appartenait à personne. Sans doute, mais la menace plane sur toutes les côtes. Il apparaît qu'au départ nous sommes restés, je ne dirai pas indifférents devant la catastrophe qui frappait les côtes anglaises, mais impassibles, immobiles, alors que le danger était sur nous, les événements l'ont rapidement prouvé.

Ne devons-nous pas dès les premiers jours prendre des contacts avec les Anglais, collaborer avec eux, lutter avec eux, partager les responsabilités ?

Cette collaboration était la condition essentielle de l'efficacité. Nous nous sommes hélas ! contentés de constater que la direction des vents de surcoût était favorable. Cependant qu'un peu plus tard, deux hauts fonctionnaires affirmaient qu'elle continuerait à nous être favorable ; mais une nappe de pétrole d'une énorme superficie existe quelque part dans l'Atlantique, vers l'entrée de la Manche. Vers quels rivages va-t-elle se diriger ? Nul ne le sait !

En un temps où la solidarité européenne tend apparemment à se renforcer, n'y a-t-il pas lieu d'y faire appel ? Combien il serait réconfortant pour nos populations d'apprendre que demain, unissant leur dure expérience, leurs moyens, leurs efforts, Anglais et Français attaquent la nappe encore existante, là où elle se trouve. Nous avons assez souffert pour, dans ce domaine particulier, laisser, comme disent les marins, à fond de cale ou au mouillage une vaine question de prestige ou d'autorité. Telles sont les brèves observations que je voulais faire. Je vous remercie de m'avoir permis de vous en faire part. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bardol.

M. Jean Bardol. Monsieur le président, mesdames, messieurs, personne ne comprendrait qu'à l'occasion d'un projet de loi relatif aux événements de mer, notre assemblée ne traitât pas de la catastrophe qui s'est abattue sur le littoral breton et nos deux rapporteurs ont déjà évoqué ce problème douloureux.

C'est le 18 mars que le pétrolier *Torrey Canyon*, battant pavillon libérien, se brisait sur les récifs des Sevenstones, sur la côte anglaise de Cornouailles et tout le monde sait dans quelles conditions la compagnie affrèteuse, la *British Petroleum Company*, plus connue sous le nom de BP, avait donné l'ordre à son capitaine de couper au plus court pour rejoindre le port de Milford Haven afin d'arriver avec la bonne marée, faute de quoi ce pétrolier aurait été obligé d'attendre huit jours en rade, ce qui aurait coûté 10.000 livres sterling à la compagnie (140.000 F). De ce fait, la route suivie entre le cap Land et les îles Sorlingues, route très dangereuse, a conduit le navire sur les récifs précités.

On a hésité alors, pour la sauvegarde d'intérêts privés, à prendre tout de suite la disposition qui aurait été la plus efficace, la plus utile pour les nations riveraines de la Manche, à savoir l'incendie de l'épave et de son contenu. Quand on s'y est enfin décidé, il était trop tard. La majeure partie du pétrole brut s'était échappée et voguait sur les flots de la Manche et le reste résistait à la flamme.

Dans ces conditions, il était absolument certain que les nappes de mazout, un jour ou l'autre, échoueraient non seulement sur le littoral anglais, mais aussi sur le nôtre. Il n'était pas besoin d'être technicien ou grand spécialiste pour s'en convaincre, il suffisait simplement, monsieur le ministre, de connaître un peu les choses de la mer.

Bien avant le naufrage du *Torrey Canyon*, les côtes françaises ont été souvent polluées, dans des proportions bien moins importantes, bien sûr ! par le mazout provenant de la vidange, du rinçage effectué clandestinement en mer par un certain nombre de tankers, les courants et les vents ramenant inmanquablement la plupart des déchets sur notre littoral, comme chacun le sait. Il ne pouvait en être autrement avec le pétrole du *Torrey Canyon*.

Le premier reproche grave que nous faisons au Gouvernement, c'est d'avoir fait preuve de la plus totale, de la plus inadmissible imprévoyance.

M. André Méric. Très bien !

M. Jean Bardol. Pourtant les avertissements autorisés ne lui avaient pas manqué. Il aurait pu en susciter d'autres auprès des hydrographes, des océanographes, des savants, des techniciens et des chercheurs maritimes.

Dès le 23 mars, le président des ostréiculteurs pour le nord de la Bretagne alertait le préfet, qui donnait une réponse très rassurante.

M. André Méric. Comme d'habitude !

M. Jean Bardol. Le 30 mars, à la suite pourtant des constatations faites par la marine nationale, ce même président demandait une audience et réclamait que le pétrole soit attaqué dès qu'il approcherait le phare des Roches-Douvres, à vingt milles en mer. Il reçut cette réponse effarante que « le préfet n'était responsable que de la pollution à terre et non à la mer ».

Des télégrammes furent cependant adressés au Premier ministre et à la marine marchande. Il ne fut tenu aucun compte de ces avertissements.

Mieux, au fur et à mesure que le danger se précisait, les pouvoirs publics, au lieu de prendre immédiatement les mesures préventives et de lutte qui s'imposaient, s'efforçaient surtout de rassurer l'opinion publique.

C'est ainsi qu'à la veille du conseil des ministres du 1^{er} avril, *La Nation*, organe officiel gaulliste, comme chacun sait, relevait que le préfet Raoul, directeur de la protection civile, soutenait que « la menace n'avait aucun caractère d'imminence et que, de toute façon, la couche de pétrole qui pouvait souiller les plages de la Bretagne et de la Manche n'aurait qu'une épaisseur pelliculaire ».

Le 4 avril, M. Frey réunissait au ministère de l'intérieur, avant de le quitter, une commission à laquelle participaient les dix préfets des départements côtiers, du Finistère au Nord. Et le même préfet Raoul, décidément porte-parole gouvernemental, affirmait avec assurance : « Les renseignements en possession de la commission permettent de considérer que la Bretagne ne sera pas touchée et que les risques apparaissent comme relativement minimes pour les autres points des côtes intéressées. »

Puis, quand la catastrophe est arrivée, on change de disque et le nouveau ministre de l'intérieur, M. Fouchet, déclare : « Rien ne pouvait empêcher le mazout d'arriver jusque sur nos côtes. » Je vous le demande : de qui se moque-t-on ?

Pour tenter de justifier l'injustifiable, la carence des pouvoirs publics, le secrétaire d'Etat au tourisme, M. Pierre Dumas, lui, s'est abrité derrière les aléas des vents et des courants. Ce mazout, ce n'est pas en Bretagne que le Gouvernement l'attendait, mais sur les côtes du Cotentin et de Picardie. Eh bien ! mes chers collègues, si le mazout avait échoué sur lesdites côtes, le sinistre aurait atteint la même ampleur qu'en Bretagne et pour la même cause, à savoir l'imprévoyance, le manque total de mesures préventives. (*Très bien ! très bien !*)

M. Dumas est même allé jusqu'à accuser la météorologie d'avoir induit le Gouvernement en erreur. Le préfet des Côtes-du-Nord disait à peu près la même chose à un journaliste

d'Europe N° 1 en précisant qu'il avait appris seulement le samedi que les vents changeaient de direction et que, de ce fait, il avait été pris de court.

Voilà des gens qui feignent d'ignorer que le régime des vents dans la région qu'ils administrent est absolument irrégulier, que les vents soufflent tantôt du Nord-Est, tantôt du Nord-Ouest, mais également tantôt de l'Ouest et du Sud-Ouest. Tous les marins de chez nous connaissent le noroît et le suroît. Un préfet doit les connaître également et informer le Gouvernement. Encore faut-il que ce dernier ait le désir de l'être !

Or, nous pouvons affirmer que depuis le 6 avril les bulletins spéciaux émis par le bureau marine de la météorologie nationale à destination de la protection civile, ont toujours fait état de vents du secteur nord-est et que, dans de telles circonstances, il était immanquable que le mazout vienne toucher d'abord la côte nord bretonne. C'est d'ailleurs ce fait qui a motivé la protestation vigoureuse et justifiée émise en commun par tous les syndicats C. G. T., F. O. et C. F. T. C. de la météorologie.

Qu'on me comprenne bien : nous n'avons jamais prétendu et nous ne prétendons pas que la solution était facile, mais la situation réclamait autre chose qu'un optimisme béat et non justifié.

Le pire, c'est que lorsque le pétrole a commencé à faire son apparition le vendredi 7 avril sur différents points du littoral breton, l'optimisme des communiqués officiels ne s'est nullement démenti.

On nous racontait : « Toutes les mesures sont prises pour faire face à la situation ». On allait voir ce qu'on allait voir. On a vu, malheureusement, ou plutôt on n'a pas vu grand-chose.

A cause de cette imprévoyance, les autorités ont été prises au dépourvu. Le plan O. R. S. E. C. est déclenché avec de nombreux jours de retard et il ne correspondait d'ailleurs pas à l'ampleur du désastre. Improvisation, manque de coordination : les mesures ont été prises trop tardivement, les moyens de lutte ont été mis en place trop lentement et en quantité insuffisante.

Par exemple, c'est seulement le 11 avril, soit cinq jours après l'arrivée du pétrole, que le Gouvernement a pris la décision d'affecter 3.000 hommes de troupe à la lutte contre le pétrole.

Encore ne s'agit-il là que de mots, d'intentions. En effet, le jeudi 13 avril, on ne comptait encore que 500 soldats engagés et dans quelles conditions, mes chers collègues ! Ils ont dû travailler plusieurs jours sans gants, ni bottes, et le samedi soir 15 avril, soit plus de huit jours après l'arrivée du pétrole, un communiqué officiel du ministre des armées avouait que 1.020 hommes seulement de l'armée de terre étaient engagés en Bretagne. Quand il s'agit de déplacer des régiments pour une parade ou des compagnies de C. R. S. pour un voyage officiel, ou lors d'une grève comme à Saint-Nazaire, alors le Gouvernement va beaucoup plus vite.

M. André Méric. Très bien !

M. Jean Bardol. Oui, mesures trop tardives, trop lentes. Précisément parce qu'on se trouvait, qu'on se trouve encore devant un problème techniquement très complexe, il fallait mettre le plan O. R. S. E. C. en application immédiatement après la pollution des côtes anglaises, transporter sur place tous les moyens de lutte, préparer l'armée et les C. R. S. à une intervention immédiate, mettre tous les crédits nécessaires à la réussite de l'opération et non pas dire seulement : nous allons débloquer 15 millions de francs, somme dérisoire.

Il est bien temps pour M. Fouchet, pince-sans-rire comme chacun sait, de déclarer à Lannion, le jeudi 13 avril, soit vingt-cinq jours après le naufrage du *Torrey Canyon* : « Ce qu'il faut maintenant c'est prévoir ! (*Rires à l'extrême gauche.*) On va mobiliser deux cents bateaux qui seront prêts dans quarante-huit heures. On va mobiliser la troupe sur une grande échelle. » C'est l'aveu à la fois de ce qu'on peut faire, de ce qu'on aurait pu faire plus tôt et qu'on n'a pas fait.

Il est encore trop tôt pour faire un bilan exact de l'étendue des dégâts.

Par exemple, comme le souligne les chercheurs de la station biologique marine de Roscoff, ce n'est que dans plusieurs mois que nous pourrions savoir si le littoral breton va être transformé ou non en désert biologique.

Mais d'ores et déjà les dommages causés au littoral breton sont immenses. Il importe donc de les réparer le plus rapidement et le plus complètement possible.

Les marins pêcheurs, les ostréiculteurs, les mytiliculteurs, les ouvriers des industries annexes de la pêche subissent un préjudice considérable. Le F. R. O. M. de Bretagne, c'est-à-dire le

fonds régional d'organisation du marché du poisson, évaluait la perte subie en une seule semaine par les marins pêcheurs bretons à 400 millions de francs.

L'inquiétude n'est pas moins grande chez tous ceux, hôteliers, commerçants, salariés, etc., qui vivent du tourisme et qui craignent que la saison estivale ne soit compromise si les effets du sinistre ne sont pas combattus plus rapidement et plus complètement.

Le mécontentement de la population grandit ; il est à la mesure du courage et de l'ingéniosité qu'elle a manifestés dans la lutte contre la pollution ; mais l'action courageuse des volontaires civils ne suffit pas, ne suffira pas. Dimanche, on comptait seulement de 8.000 à 10.000 mètres carrés nettoyés, c'est-à-dire moins du centième de la surface polluée.

Que ce soit le comité de défense de la côte de granit rose, qui a organisé une grande manifestation à Lannion, que ce soit l'union des syndicats d'initiative des Côtes-du-Nord, tous considèrent que, pour obtenir l'efficacité nécessaire, il est indispensable que le Gouvernement fasse beaucoup plus.

C'est pourquoi le groupe communiste réclame avec force du Gouvernement la mise en œuvre immédiate des moyens suffisants tant en hommes qu'en matériel pour procéder, au plus vite, à l'assainissement complet des côtes souillées et à l'élimination des nappes qui peuvent encore subsister en haute mer.

Nous demandons également qu'il soit procédé à la juste indemnisation des collectivités et des personnes sinistrées.

Le sinistre doit être déclaré calamité nationale. Cela est justifié à la fois par l'importance de la catastrophe, l'insuffisance des moyens locaux, le préjudice causé à l'économie régionale et ses répercussions sur l'économie nationale.

En conséquence, l'Etat doit prendre à sa charge toutes les dépenses et ne pas en faire retomber une bonne partie sur les collectivités locales, communes et départements, qui ont déjà assez de difficultés financières comme cela.

J'évoquais il y a un instant les répercussions indirectes sur l'économie nationale. En effet, notre industrie des pêches maritimes, déjà si peu gâtée et si peu soutenue par le pouvoir, ressent durement les effets du sinistre. Les ventes du poisson au détail subissent une baisse considérable dans tout le pays. Une crainte injustifiée mais réelle détourne les consommateurs de l'étal du poissonnier.

Les conséquences en sont graves non seulement pour les ports de pêche bretons mais également pour tous les ports de pêche français. C'est la mévente et la baisse vertigineuse des cours qui s'établissent nettement en-dessous des prix de revient. Comme les marins sont rémunérés en fonction du prix de vente à la production, ils ne perçoivent que des salaires dérisoires.

A Boulogne-sur-Mer, par exemple, 130 tonnes de poisson, lundi, n'ont pas trouvé preneur et les mareyeurs demeurent avec de grosses quantités invendues. La resserre aux halles de Paris et chez les détaillants est importante. Si cette situation se prolongeait, le chômage, qui a déjà fait son apparition dans les magasins de marée, ne ferait que s'accroître.

Le Gouvernement doit donc prendre immédiatement des mesures, à savoir dédommager les marins pêcheurs, apporter une aide supplémentaire substantielle aux F. R. O. M. de Bretagne et de la région du Nord, arrêter immédiatement les importations concurrentes.

M. André Morice. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Jean Bardol. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. André Morice, avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Morice. Je vous remercie, mon cher collègue, de vouloir bien me permettre de dire quelques mots sur l'ensemble du problème.

Tous les sénateurs des départements côtiers et ceux des autres départements d'ailleurs sont évidemment préoccupés de cette importante question et souhaitent la mise en œuvre, pendant qu'il en est encore temps, de tout ce qui peut empêcher l'arrivée sur nos côtes des nappes qui surnagent encore.

Cependant, sur ce point précis que vous venez de traiter et qui est important — la consommation du poisson — je voudrais joindre ma voix à la vôtre pour que nous aidions à lutter contre cette crainte qu'ont les Français de manger du poisson pollué.

Je voudrais citer l'exemple de ma propre ville qui est grosse consommatrice de poisson, qui a des marchés très alimentés

et qui, la semaine dernière, a vu augmenter son chiffre de vente parce que le marché est encore mieux approvisionné et que les Nantais, qui s'y connaissent bien en poisson, ne craignent pas d'en consommer.

Je voudrais simplement que cet exemple soit suivi et que tous les Français agissent de même. (*Applaudissements.*)

M. Jean Bardol. Je vous remercie, mon cher collègue, et, pour prolonger votre propos, je dirai qu'il est surtout indispensable, monsieur le ministre, que soit lancée une grande et immédiate campagne d'explication à la télévision et à la radiodiffusion.

M. André Méric. Cela servirait à quelque chose.

M. Jean Bardol. Que les Français ignorent la géographie des lieux de pêche et les conditions de commercialisation du poisson est parfaitement excusable. C'est au Gouvernement, avec les puissants moyens de propagande d'Etat dont il dispose et dont il sait si bien faire usage dans certains cas, pendant la campagne électorale par exemple...

M. André Méric. Très bien !

M. Jean Bardol. ... qu'il appartient de rassurer l'opinion publique et de la documenter sur la qualité et la provenance du poisson.

La grande masse du poisson pêché par les bateaux français l'est au large des côtes d'Irlande, d'Ecosse, de Norvège et dans le golfe de Gascogne. Quatre-vingts kilomètres de côtes sont polluées, certes, mais la France en compte 4.000. En outre, pas un patron de bateau de pêche n'accepterait de pêcher dans des eaux polluées, de voir ses filets ou ses chaluts corrodés, son matériel et son bateau souillés, pour une marchandise au demeurant invendable et qui resterait invendue, car avant d'être livrée aux mareyeurs le poisson subit, dès son débarquement sur le quai, un contrôle sanitaire sérieux et strict.

Ces choses, monsieur le ministre, il faut les dire et les répéter inlassablement à la radio et à la télévision à la place, par exemple, de l'émission *Télex-consommateur* (*Rires à gauche et à l'extrême gauche.*) qui, il y a quelques jours, nous faisait un cours sur les navets longs et les navets ronds sans nous dire, d'ailleurs, lesquels convenaient le mieux comme garniture pour le canard mijoté. (*Nouveaux rires.*)

J'en reviens au mazout. Les pouvoirs publics nous disent que le danger s'est éloigné et a diminué, que la nappe la plus importante se serait diluée. On ne signalerait plus que quelques traînées à une centaine de kilomètres au sud-ouest d'Ouessant. On nous affirme que des dispositions sont prises pour qu'elles soient coulées au large. Nous voulons bien le croire mais, dans le même temps, M. le ministre de l'information, à l'issue du conseil des ministres d'hier, déclare « qu'on pourrait engager bien davantage de soldats, mais qu'il est prématuré de procéder immédiatement à des ratissages qu'il faudrait demain recommencer ».

C'est donc que tout danger n'est pas écarté. Nous considérons alors qu'il faut faire preuve de la plus grande vigilance, prendre des mesures préventives sur toutes les côtes susceptibles d'être polluées. Il peut rester, et il reste vraisemblablement, des nappes éparses en haute mer qui n'ont pas encore été repérées. Tout le mazout n'a pas été coulé ou n'a pas échoué à la côte. Les vents tournent. Cette nuit, ils sont passés dans notre région au nord-ouest et il en est vraisemblablement de même en Bretagne. Ils seront peut-être demain de direction ouest ou sud-ouest. Alors, même les côtes du Pas-de-Calais ne seraient pas à l'abri de la marée noire. Il vaut mieux prévenir que guérir. C'est le sens d'ailleurs de la question écrite que j'ai adressée à M. le ministre de l'intérieur il y a plus d'une semaine.

Je terminerai sur la nécessité pour notre pays de proposer aux autres nations, au cours d'une conférence internationale, une réforme, une modification du droit maritime international pour l'adapter aux problèmes nouveaux posés par le développement de la technique maritime.

Aujourd'hui, par exemple, des pétroliers gigantesques sillonnent la plupart des mers, pétroliers dont la capacité d'une seule citerne correspond à la capacité totale d'un pétrolier d'il y a quelques années.

Sans qu'il y ait naufrage, il y a d'autres événements de mer. Il suffit d'un heurt, d'un abordage pour que, dans ces conditions, de 20 à 25.000 tonnes de pétrole s'écoulent d'un coup à la mer avec toutes les conséquences que l'on connaît. Ne serait-il pas judicieux, comme le demande d'ailleurs le syndicat maritime C. G. T., de recommander sur le plan international la construction de pétroliers comportant un plus grand nombre de citernes

mais d'une plus faible contenance chacune ? La fragmentation de la cargaison rendrait bien sûr le risque moindre.

Il est indispensable également de prévoir les peines les plus sévères pour les compagnies propriétaires des navires, des tankers pollueurs, qui vidangent ou nettoient leurs cales ou leurs citernes en mer. Mardi encore, trois d'entre eux ont été surpris à effectuer cette vilaine besogne. Les poursuites doivent pouvoir être engagées, non seulement contre un navire battant pavillon français, mais également contre les autres. En effet, ces navires sont responsables d'une pollution qui augmente chaque année, qui souille nos côtes et plages et pose des problèmes difficiles et coûteux de nettoyage aux collectivités locales.

Cela dit, nous insistons vivement pour que le Gouvernement fasse preuve d'esprit de responsabilité et d'initiative pour éviter la répétition de sinistres comme celui qui vient de frapper la Bretagne. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Henri Henneguelle.

M. Henri Henneguelle. Monsieur le président, mesdames, messieurs, vous voudrez bien m'excuser, pour la première fois que je prends la parole à cette tribune, d'être, moi aussi, obligé de plonger dans la marée noire.

Il semble bien que la surprenante marée du siècle n'ait pas été celle que l'on attendait au rendez-vous de Pâques, mais celle que l'on s'obstinait à vouloir ne pas attendre du tout. La vraie surprise, c'est celle manifestée par les autorités gouvernementales lorsque la marée noire toucha les côtes de Bretagne alors que tous les spécialistes de la mer, fonctionnaires ou gens de mer, s'accordaient à proclamer que le danger était imminent.

Le mazout avait déjà envahi quelques plages bretonnes que la radiotélévision officielle montrait encore un optimisme décevant et absurde. Était-elle mal informée ou voulait-elle masquer la vérité ? Car, ce jour-là même, un journal du soir, en gros titre et en première page, annonçait la catastrophe. On pouvait bien railler nos amis anglais en les montrant à cette même télévision, pelle et arrosoir en mains, luttant contre le pétrole envahissant.

Cette expérience aurait dû cependant permettre au gouvernement français de prévoir que nous ne serions pas épargnés par la catastrophe, de mettre en œuvre d'abord les moyens de détection et de surveillance des nappes de mazout et ensuite de préparer les moyens, tous les moyens possibles de lutte contre ce nouveau fléau. Si, comme on l'a dit, cette surveillance était assurée, je déclare ou bien qu'elle fut insuffisante, ou bien qu'on n'a pas tenu compte des avertissements des spécialistes, ou bien que c'est une défaillance coupable dans la mise en œuvre des moyens suffisants qui eussent été nécessaires.

Au mois de juillet 1965, un porte-avions américain avait vidangé ses soutes dans la rade de Cannes, polluant sur plusieurs kilomètres la côte entre Cannes et la Napoule. La marine américaine n'hésita pas à mettre en œuvre des canots, des avions, des hélicoptères et des milliers de marins furent envoyés sur place pour nettoyer les plages et remplacer le sable souillé par du sable prélevé sur les côtes italiennes. En vingt-quatre heures tout était remis en ordre.

On sait par ailleurs ce que fut l'efficacité américaine lors du repêchage de la bombe de Palomarès ; même la terre végétale polluée fut remplacée. Par contre, nos soldats, expédiés en hâte sur nos plages bretonnes, n'avaient pas le moindre équipement, non seulement pour être efficaces : pas de matériel, mais aussi pour assurer leur propre protection : pas de gants, pas de lunettes, pas de bottes. Or, depuis le 18 mars, date de l'accident du *Torrey Canyon*, fortes de l'expérience anglaise, les autorités responsables devaient avoir largement le temps de prendre toutes les dispositions utiles et d'acheminer vers tous les points vulnérables — je dis bien tous les points vulnérables — les matériaux et le matériel nécessaires à la lutte contre la pollution par le mazout, à moins que, malgré notre souci d'indépendance nationale, nous ayons encore à attendre des leçons d'efficacité des Américains. (*Rires à gauche.*)

M. André Méric. Très bien !

M. Henri Henneguelle. On accuse les courants marins et les vents, les vents qui soufflant à cette époque du nord-ouest ont rejeté la nappe noire vers les Côtes-du-Nord. Notez bien que si les vents avaient soufflé de l'ouest ou du sud-ouest, ce sont les côtes du Cotentin, de la basse Seine et de Picardie qui eussent été les victimes de la marée noire, ce qui n'est pas encore exclu d'ailleurs malgré les déclarations optimistes que nous entendons actuellement, et d'autres menaces planent

sur les côtes du sud de la Bretagne, sur les côtes vendéennes et peut-être même sur les côtes du golfe de Gascogne et les côtes espagnoles.

Bien que les nappes se diluent au fur et à mesure et se fractionnent, le danger n'en subsiste pas moins et subsistera encore bien longtemps pour tel ou tel de nos rivages. Je dirai même qu'il se multiplie au fur et à mesure que se fractionnent les nappes, d'où la nécessité d'une surveillance toujours accrue et de mesures toujours plus efficaces.

Je pense, contrairement à ce qu'a déclaré M. le ministre de l'intérieur, que c'est en pleine mer que la lutte doit être entreprise avec tous les moyens : coagulants, détergents, pompage. Cette lutte se ferait peut-être avec moins d'efficacité parce qu'elle serait plus difficile — cela dépendrait des moyens mis en œuvre — mais le danger de pollution serait bien moins grand vis-à-vis de la faune et de la flore marines et de toute façon, il serait excessivement réduit si, malgré tout, le pétrole venait à toucher quelques points de nos côtes. Mais ce sont là de grands moyens qu'il faut mettre en œuvre avec hélicoptères, marine nationale, aéronavale, ponts et chaussées maritimes qui disposent de moyens nécessaires et efficaces.

L'Etat, d'autre part, se doit de prendre en charge la réalité des dégâts, non pas en laissant à la charge des communes ou des départements une part que l'on sait toujours insupportable...

M. Emile Durieux. Très bien !

M. Henri Henneguelle... mais en assumant la totalité des frais engagés et des dommages subis, en décrétant que ce sinistre est bien une calamité nationale.

N'en apercevez-vous pas les effets, assez inattendus d'ailleurs, en ce qui concerne le marché du poisson qui n'avait pas besoin de cette catastrophe supplémentaire ? Les cours se sont effondrés. Armateurs, marins, marayeurs se retrouvent devant une situation très difficile et de lourdes menaces. La psychose du mazout écarte du marché habituel une clientèle qui se fait réticente. Pourtant elle sait bien, ou elle devrait savoir, que le poisson ne saurait être pollué, car il s'écarte naturellement des dangers qui le menacent. Or, le pétrole constitue pour lui un danger physique.

Le public doit savoir que le marayeur connaît son métier et ne livre à la clientèle que du poisson sain et de bonne présentation. J'ajouterai, comme le rappelait tout à l'heure notre collègue M. Bardol, que le public ignore peut-être qu'il existe également dans les ports, sur les lieux de déchargement des navires, un contrôle sanitaire du poisson qui est très efficace. Si le public connaît le contrôle de la viande, matérialisé par cette petite marque bleue que l'on trouve quelquefois sur le morceau de viande débité par le boucher, je pense qu'il ignore qu'un contrôle sanitaire tout aussi efficace et tout aussi sérieux existe pour le poisson. Cela, aujourd'hui, devait être souligné.

Ensuite, le public doit savoir que la pêche française se pratique à plusieurs centaines de kilomètres des lieux pollués. Il ne peut donc y avoir aucun danger de contamination.

C'est bien un drame national que nous sommes en train de vivre et les pouvoirs publics ont pour devoir, d'abord, de dire la vérité à la population. En effet, c'est parce qu'on a trop pris l'habitude de masquer la réalité des choses que le public en vient à être sceptique lorsqu'on lui dit la vérité.

Il est nécessaire que les pouvoirs publics expriment, sur ce problème, la réalité des choses et ensuite, qu'ils mettent en œuvre tous les moyens possibles de lutte contre ce fléau que constitue la marée noire afin que, le plus tôt possible et pour le bien de tous, en disparaissent les effets néfastes et même le souvenir. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Lachèvre.

M. Roger Lachèvre. Mes chers collègues, depuis plus de quinze années, je me suis trouvé engagé par votre confiance, soit comme président de la commission de la marine marchande, soit comme rapporteur de la commission des finances, dans tous les débats maritimes qui se sont déroulés dans cette assemblée.

Aujourd'hui, c'est brièvement que je désire m'associer à la pensée exprimée par tous les orateurs qui viennent d'évoquer un problème particulièrement délicat, et plus spécialement à ce qui a été dit avec mesure et compétence par les rapporteurs qui se trouvent au banc des commissions. Cela étant, c'est sur un point seulement que j'apporterai ma contribution personnelle dans ce débat.

On a fait, d'abord en Angleterre et cela avec une violence inaccoutumée, le procès des pavillons de complaisance. Je crois qu'on a bien fait. Voilà dix ans au moins qu'à cette tribune j'ai, pour mon compte, commencé de le faire. J'ai vu et entendu avec beaucoup d'intérêt M. le ministre de l'intérieur faire à la télévision une déclaration sans aucune tendresse à leur égard.

La question que je pose est celle-ci : de quoi vivent et qui fait vivre les pavillons de complaisance ? Monsieur le ministre, vous seriez surpris et sans doute gêné si vous découvriez ce que représente actuellement dans le trafic français — je ne parle que de celui de notre pays — la part qui est faite par certains, pour des questions que je n'ai pas à discuter ici mais qui sont vraisemblablement des questions d'intérêt, aux pavillons de complaisance, pavillons qui sont depuis dix ans — je le dis avec force et avec conviction — les fossoyeurs de toutes les marines traditionnelles, ce qui, à terme, condamne les équipages.

Monsieur le ministre, je vous en supplie, c'est sous cet angle qu'il faut considérer le problème.

Que l'on veuille bien s'interroger dans toutes les nations européennes sur ce que représente ce danger. Est-il admissible d'imaginer qu'aujourd'hui un pays traditionnellement maritime comme la Grande-Bretagne soit dépassé quant au tonnage par le Libéria ? S'interroge-t-on pour en connaître les raisons ? Se demande-t-on à qui cela profite, pourquoi on le fait, même en France ?

J'ai entendu tout à l'heure un de nos collègues s'interroger sur les raisons pour lesquelles on n'avait peut-être pas établi, comme on aurait dû le faire, une liaison utile avec nos voisins d'outre-Manche. Puis-je vous demander, monsieur le ministre — vous le savez peut-être, alors que moi je l'ignore — si les Britanniques nous ont consultés en quelque façon que ce soit — ils avaient alors, si je puis utiliser l'expression, de 30.000 à 40.000 tonnes de pétrole « sur le dos », c'est-à-dire qui se trouvaient déjà dans la mer — lorsqu'ils ont choisi d'en mettre 80.000 de plus en bombardant ce navire au lieu d'attendre les trois ou quatre jours d'accalmie qui auraient sans doute permis d'aller vider des citernes qui avaient plus de chance de rester pleines dans la position du navire sur le rocher que de résister aux bombes dont il a été gratifié, cette décision entraînant à coup sûr une aggravation du risque couru par les côtes françaises.

Pourquoi a-t-on fait cela et pourquoi n'en parle-t-on pas ?

Telle est la contribution que je tenais à apporter à ce débat. Je suis bien sûr que cet événement fâcheux, malheureux, comme l'a dit M. Marclhacy, nous permettra peut-être de remettre un peu d'ordre dans certaines obligations internationales et aussi, je l'espère, d'inciter à quelque modération certains membres du Gouvernement. Je pense notamment à M. le ministre de l'équipement, à qui je me suis permis de dire très amicalement, lorsqu'il nous a parlé, voilà quelques mois, à cette tribune, de navires pétroliers qui atteindraient peut-être un jour la mégatonne, qu'il faudrait tout de même raisonner avec un peu de modération dans ce domaine, quitte à consulter davantage les hommes qui ont l'expérience de ces problèmes. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Monsieur le président, mesdames, messieurs, il eût été inconcevable que dans un débat consacré aux choses de la mer, particulièrement aux événements de la mer, l'événement le plus important que nous ayons connu n'ait pas été évoqué aujourd'hui. La chose est normale étant donné l'ampleur qu'a prise cette affaire de l'échouement du *Torrey Canyon*, qui, je le répète, est sans précédent et a posé, tant à nos voisins britanniques qu'à nous-mêmes, des problèmes ardues qui restent — il faut le dire très franchement — non résolus sur bien des points à l'heure qu'il est.

D'ailleurs, ces problèmes ne sont pas les mêmes pour les Britanniques et pour les Français. Le nettoyage des plages en Grande-Bretagne est une opération pratiquement terminée. Chez nous, comme l'a fait remarquer tout à l'heure M. Marclhacy avec beaucoup de pertinence, ce sont les ostréiculteurs, et plus généralement les éleveurs de coquillages ou de crustacés qui risquent d'être les plus menacés.

Vous comprendrez que s'agissant aujourd'hui de mettre au point des textes de droit maritime, je ne traiterai pas de tous les problèmes qui ont été évoqués ici ; mais je suis sûr que, de même que le Gouvernement s'est tenu à la disposition de l'Assemblée nationale pour la semaine prochaine, il se tiendra à celle du Sénat pour le jour qui lui conviendra, car le problème dans son ensemble et les conséquences qui en résultent

valent la peine d'être évoqués au fond. Je ne crois d'ailleurs pas qu'on puisse discuter et régler d'un seul coup tous ces problèmes.

Je reviens maintenant sur ce que je disais tout à l'heure. S'agissant par exemple des initiatives prises par nos voisins dans certains domaines, on a constaté un manque de coordination. Ce que je tiens à dire c'est que, dès le premier jour, les autorités françaises avaient envoyé en Grande-Bretagne des missions chargées de suivre de très près ce qui se passait là-bas et d'en tirer des conclusions. Hélas ! — vous le savez — comme bien souvent, c'est l'empirisme qui a présidé à la recherche de solutions car vraiment on se trouvait devant un fait inouï, un sinistre sans précédent ; il faudra donc bien l'étudier au fond.

Maintenant je voudrais répondre à M. Marcilhacy ainsi qu'à tous les orateurs qui se sont succédé et qui ont évoqué la question des indemnisations ou celle de la prise en charge des frais engagés pour lutter contre la pollution des eaux — j'emploie là une expression qui n'est pas tout à fait appropriée en la circonstance. Egalement, je voudrais indiquer tout de suite que je ne peux répondre que sur les têtes de chapitre et qu'il faudra, dans les jours qui viennent, préciser exactement les solutions à trouver.

De quoi s'agit-il en effet ? Une première question se pose, qui a été posée par M. Bardol tout à l'heure : les municipalités, les collectivités locales ont exposé des dépenses assez considérables pour lutter contre le sinistre.

Dans son principe, la question est réglée et le Gouvernement, avant-hier, a décidé de mettre à l'étude immédiatement les possibilités de remboursement à l'égard de ces communes dans des proportions qui ne seront pas loin, je crois, d'équivaloir à 100 p. 100. Voilà un premier point qui n'a aucun rapport avec ce qu'on peut appeler l'indemnisation, c'est-à-dire le fait de donner aux victimes une juste compensation de leurs pertes.

Je voudrais dire simplement, sans fuir la discussion, que, avant de se prononcer sur une question comme celle de l'indemnisation, il convient que le Gouvernement puisse connaître la nature et l'ampleur du dommage. En effet, on a parlé des fluctuations de la nappe de pétrole, mais il est certain que ce n'est pas aujourd'hui et en ce lieu que je puis exactement évaluer ce que sont ou seront les dommages ; c'est une juste prudence, je crois, que de me tenir dans ces limites de mon raisonnement.

Il faut encore apprécier les voies de réparations possibles. Je tiens à dire que ces questions sont mises sérieusement à l'étude. Demain, une réunion se tient à l'Hôtel Matignon qui va recueillir les conclusions des différents départements ministériels intéressés ; demain aussi, une réunion au Quai d'Orsay ouvrira des perspectives sur la question que vous avez évoquée, monsieur le rapporteur, et qui a été reprise par d'autres orateurs, celle des mesures à prendre pour l'avenir. Nous serons en mesure de donner plus de précisions dans la communication qui sera faite à l'Assemblée nationale mercredi et jeudi prochains, donc de donner plus de précisions au Sénat quand il le voudra, notamment par les réponses aux questions écrites qui ont été posées ces jours-ci.

De plus, l'incertitude quant à la situation juridique du navire lors de l'incident de mer pose elle-même bon nombre de problèmes. Ce n'est pas pour compliquer la discussion que je pense à mon tour qu'il faut rechercher les responsabilités. Où sont-elles ? Celles du propriétaire, celles de l'affrètement, celles du sous-affrètement ? Le propriétaire est américain, l'affrètement est britannique, le sous-affrètement est un autre britannique et, enfin, comme on l'a dit avec une juste indignation — je reviendrai sur le sujet tout à l'heure — le pavillon de complaisance est libérien. Nous n'avons pas non plus la connaissance exacte des contrats d'assurance, et notamment de la part affectée à la responsabilité vis-à-vis des tiers dans ces contrats.

Le Gouvernement, donc, et c'est son devoir, s'occupe actuellement de rassembler ces divers éléments, car s'il n'instruisait pas l'affaire dans son ensemble et dans ses détails, il ne pourrait pas répondre à vos propres questions et à vos propres soucis.

Ces recherches sont nécessaires pour déterminer selon quelle loi et devant quelle juridiction devrait être portée une action en responsabilité, car vous me permettrez de vous le faire remarquer, monsieur le rapporteur, le fait que l'accident se soit produit en haute mer n'exclut pas un recours, même de la part de particuliers, contre les auteurs du dommage. La jurisprudence internationale, y compris la jurisprudence française, est constante en la matière. L'article 14 du code civil le prévoit : « L'étranger, même non résident en France, pourra être cité devant les tribunaux français... il pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français. »

Ce principe a même été appliqué à plusieurs reprises, en particulier par la jurisprudence française en matière maritime, à l'occasion de dommages subis par un Français, passager d'un navire étranger abordé par un autre navire étranger.

Si la compétence du tribunal français n'apparaît pas douteuse, il reste à déterminer quelle loi ce tribunal pourra appliquer. La convention de Bruxelles sur la responsabilité des propriétaires de navires de mer peut être écartée puisque le Libéria n'y a pas adhéré ; et il semble que la loi française sera certainement préférée.

Je fais du droit pur en ce moment, bien entendu ! Il reste que, me ralliant entièrement aux conclusions que vous avez données, et le Gouvernement faisant son métier, c'est-à-dire prenant tous les moyens qu'il a le droit de prendre, qu'il se doit de prendre, devient — je reprends votre expression — une sorte de mandataire responsable, sans aller toutefois jusqu'à l'assimilation à ce qui se passe en temps de guerre, car il s'agit d'un sinistre limité et non pas d'un désastre qui s'étend à toute la nation.

Il y a, en effet, de la part du Gouvernement, le désir de défendre les intérêts privés et de s'en faire l'avocat et plus encore le mandataire.

Voilà ce que je voulais répondre.

Par ailleurs, pour le présent et pour l'avenir, il convient de tirer des leçons de ce que nous avons vécu et de ce que nous vivons. Cette terrible aventure de mer met en relief l'insuffisance de la réglementation internationale en matière de navigation maritime — nous en sommes tous d'accord — pas seulement devant des problèmes tels que le problème traditionnel des pavillons de complaisance contre lesquels les Français se sont toujours insurgés, tout en rencontrant d'ailleurs l'hostilité générale dans toutes les conférences internationales, pas seulement sur le fait qu'il s'agit de problèmes jusqu'à ce jour inconnus, tels que l'expansion de pétrole en larges nappes ou le transport de matières fissiles. De toute façon, il faut que nous trouvions des solutions, devant la nécessité de renforcer la défense des milieux marins, pour lutter contre la pollution des eaux, problème dont le Sénat s'est déjà saisi à plusieurs reprises, mais encore pour assurer la défense de ce qu'on appelle les riverains au sens général du terme, qui, dans notre droit international actuel, ne sont pas suffisamment protégés. La France s'est associée déjà à plusieurs reprises avec des nations qui avaient conscience, non pas de tous les problèmes qui se posaient, mais de certains d'entre eux. C'est ainsi qu'elle s'est associée avec la Grande-Bretagne pour que le problème actuel fasse l'objet d'une réunion spéciale de l'organisation internationale maritime consultative de l'O. N. U. Cette réunion aura lieu les 4 et 5 mai prochain. Elle doit déboucher sur une conférence internationale, car il est temps de prendre à bras le corps un certain nombre de ces problèmes juridiques qui sont avant tout des problèmes purement humains.

Monsieur le rapporteur, vous m'avez invité à revenir et le Sénat, en me posant une série de questions, m'a tacitement invité lui aussi à revenir. Je reviendrai en tant que garde des sceaux, c'est-à-dire en tant que ministre du droit, en quelque sorte, pour assurer l'amélioration des conventions internationales actuellement insuffisantes.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ? ...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles du projet de loi.

[Article 1^{er}.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er}.

CHAPITRE I^{er}

Abordage.

« Art. 1^{er}. — En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

« Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'article précédent. »

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je signale le très délicat et nouveau problème posé par la distinction entre les engins flottants et les engins qui sont amarrés, car je suis pas certain que, pour l'avenir, cette distinction fondée sur l'ancrage au sol soit convenable. Je pose ce point d'interrogation pour que les travaux futurs y apportent une réponse.

M. le président. Il vous en est donné acte.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

[Articles 2 à 6.]

M. le président. « Art. 2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. » — (Adopté.)

« Art. 4. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

« Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

« Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter. » — (Adopté.)

« Art. 5. — La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage. » — (Adopté.)

[Article 7.]

M. le président. « Art. 7. — Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

« Le délai pour intenter des actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.

« Ces prescriptions sont interrompues lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française. »

Par amendement n° 1, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir du jour de l'accident. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Tout à l'heure, M. Yvon nous faisait remarquer que « événement » et « accident » ont à peu près le même sens. Dans la rédaction qui nous est proposée par le texte du Gouvernement, nous trouvons le terme « événement » qui s'est substitué à l'ancien terme du code du commerce, lequel parlait « d'accident »

L'ennui de la terminologie employée par le projet du Gouvernement est une certaine imprécision. Nous sommes en effet dans le domaine de la prescription. Il faut donc savoir quand commence cette prescription pour savoir quand elle va finir. On nous parle de deux ans et on nous dit : « à partir de l'événement ». Le terme est fort joli et il a un côté poétique auquel je suis sensible, mais, hélas ! une imprécision qui me dérange en tant que juriste et c'est pourquoi la commission des lois

vous demande de revenir à la vieille terminologie du code de commerce qui n'a jamais fait de difficulté, qui nous donne une date et par conséquent un terme précis en ce qui concerne la fin de la prescription.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement se rallie à l'amendement en vertu de la démonstration de langage faite par le rapporteur.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il encore la parole sur l'amendement n° 1 ?...

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 2, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début du troisième alinéa de cet article :

« Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire... »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. C'est là une question d'ordre purement rédactionnel. Il nous semble plus précis d'écrire que les délais de prescription ne courent pas, plutôt que d'écrire que les prescriptions sont interrompues.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 2, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 7 modifié par les amendements n° 1 et 2.

(L'article 7 est adopté.)

[Articles 8 et 9.]

M. le président. « Art. 8. — Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public. » — (Adopté.)

CHAPITRE II

Assistance.

« Art. 9. — L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

« Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je ferai observer que nous retrouvons dans cet article 9 une définition des engins flottants qui, elle-même, est relativement flottante. (Sourires.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

[Articles 10 à 15.]

M. le président. « Art. 10. — Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

« Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

« En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées. » — (Adopté.)

« Art. 11. — N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru. » — (Adopté.)

« Art. 12 — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage. » — (Adopté.)

« Art. 13. — Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire. » — (Adopté.)

« Art. 14. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

« Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

« Si le navire assistant est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire. » — (Adopté.)

« Art. 15. — Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 16 ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelle qualification que les parties lui aient donnée. » — (Adopté.)

[Article 16.]

M. le président. « Art. 16. — La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base :

a) En premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

« Les mêmes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 14, alinéa 2.

« Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux. »

Par amendement n° 3, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose, au début du troisième alinéa de cet article, de remplacer les mots : « Le juge », par les mots : « Le tribunal ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je ne suis pas hostile au franglais, ni à la traduction exacte des termes anglais. Cependant, il est une tradition en France qui veut qu'en cas de recours en justice on s'adresse au tribunal et non au juge. Je pense que c'était la traduction littérale du mot anglais qui avait fait introduire ce terme dans le texte français. Que nos amis anglais ne voient là nulle malice.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 3, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 16 ainsi modifié.

(L'article 16 est adopté.)

[Article 17.]

M. le président. « Art. 17. — Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

« Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires. » — (Adopté.)

[Article 18.]

M. le président. « Art. 18. — L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

« Toutefois, cette prescription est interrompue lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française. »

Par amendement n° 4, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début du deuxième alinéa de cet article : « Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire... »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Même observation que tout à l'heure, monsieur le président.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Et, comme tout à l'heure, le Gouvernement accepte l'amendement de la commission.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets au voix l'amendement n° 4, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 18, modifié par l'amendement n° 4.

(L'article 18 est adopté.)

[Article 19.]

M. le président. « Art. 19. — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

« Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente. »

Cet article fait l'objet de deux amendements.

Par le premier, n° 5, M. Marcilhacy, propose, au nom de la commission, de compléter *in fine* le premier alinéa de cet article par la phrase suivante : « Il est seul responsable à raison des contraventions au présent article ».

Par le second, n° 6, M. le rapporteur propose de supprimer le deuxième alinéa du même article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Tout à l'heure, M. Yvon nous a dit que la commission dont il est le rapporteur ne voyait pas grand intérêt à l'amendement n° 5 et je vais donc expliquer en quoi il consiste et pourquoi nous l'avons proposé.

Il s'agit de la grande, de la très grande obligation de la solidarité des gens de mer. Le texte du Gouvernement stipule que « Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente ».

En commission, votre rapporteur et différents commissaires ont fait un certain nombre de remarques. Pourquoi a-t-on exprimé cette idée que le propriétaire n'est pas responsable se sont-ils demandés ? C'est évidemment parce que le propriétaire est à des milliers de kilomètres, mais, en même temps, ils ont marqué un scrupule et se sont inquiétés de pressions éventuelles, grâce aux moyens de transmission actuels, du propriétaire sur le capitaine, pressions du genre : « Si vous croyez devoir prendre des risques dans des parages dangereux, je ne renouvelle pas votre contrat ! »

Le deuxième alinéa du texte proposé par le Gouvernement donnerait donc une sorte d'impunité aux propriétaires et pourrait les inciter à des pressions très faciles à l'époque de la radio et même de la phonie. Sachant que ce n'était nullement l'intention du Gouvernement, qui tendait au contraire à consacrer la responsabilité du capitaine, « maître à son bord après Dieu » — l'expression a sa noblesse et elle vaut d'être dite — notamment en ce qui concerne le devoir d'assistance, nous avons proposé, par l'amendement n° 6, de supprimer ce deuxième alinéa et, par l'amendement n° 5, de préciser qu'« il est seul responsable à raison des contraventions au présent article ». L'on peut objecter à cette dernière adjonction qu'elle paraît exclure la possibilité d'établir d'autres responsabilités, qui pourraient être celles de subordonnés du capitaine et, personnellement, je ne me battra pas à fond en sa faveur.

Il y a cependant un danger : la notion de capitaine maître à son bord après Dieu, seul responsable, seul en droit et en devoir d'apprécier une situation, de voir s'il peut s'engager dans une aventure de mer, chargé son propre bâtiment, pour aller au secours d'un autre, n'est-il pas bon de la consacrer dans un texte comme étant à la fois énorme et solitaire ? Peut-on admettre comme contravention, par hypothèse, la défaillance du radio qui est subordonné au capitaine ? Au fond, la sagesse — car nous sommes tous d'accord pour agir en équité — consisterait à supprimer le dernier alinéa du texte du Gouvernement et peut-être, par corollaire — sous le contrôle de mon collègue Yvon, qui est un spécialiste, plus que moi sans doute — de ne pas retenir l'adjonction proposée par la commission. J'espère que la commission ne m'en voudra pas et, en tout cas, si l'un de ses membres ici présents y est hostile, qu'il veuille bien le manifester ! Ainsi, le texte ne prêterait pas à équivoque et, dans certains domaines, si l'on en dit trop, animé de bonnes intentions, l'on risque d'aller au-delà de ces bonnes intentions.

En définitive, si M. Yvon était d'accord, cet article pourrait se limiter au premier alinéa du texte du Gouvernement. En effet, l'allusion à l'irresponsabilité du propriétaire a quelque chose de totalement inconvenant.

M. le président. Par conséquent, monsieur le rapporteur, vous abandonneriez, le cas échéant, l'amendement n° 5 en maintenant l'amendement n° 6.

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. Oui, je tiens à la suppression du deuxième alinéa, mais je ne tiens pas mordicus à l'adjonction proposée par la commission au premier alinéa.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

M. Joseph Yvon, rapporteur pour avis. Je partage totalement le sentiment que vient d'exprimer M. Marclhacy, à savoir qu'il n'y a pas lieu de maintenir le deuxième alinéa du texte proposé par le Gouvernement. Je ne vois pas non plus l'intérêt de l'adjonction proposée par la commission, ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, au nom de la commission des affaires économiques. Nous nous rallions donc tous à l'avis qui vient d'être exprimé en dernière analyse par M. Marclhacy lui-même.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Monsieur le président, on ne s'étonnera pas que j'accepte la première proposition de votre rapporteur tendant à abandonner l'additif qu'il avait rédigé. Par contre, le Gouvernement a écrit que « le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente » et j'estime que cette précision doit être conservée. D'après les principes admis en matière de droit maritime, l'assistance est une obligation qui s'impose à ceux qui sont en mer envers ceux qui, en mer, sont en danger et l'armateur n'a donc pas à intervenir ; il convient de souligner que seul le capitaine peut apprécier ce qu'il doit faire et qu'il n'appartient pas au propriétaire du navire de lui donner des ordres, que ce soit pour l'inciter à prêter assistance ou pour le lui interdire.

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. Mesdames, messieurs, tout à l'heure j'ai fait allusion à la convention internationale pour une question de terminologie qui ne présentait pas de gravité. Indiscutablement, nous trouvons l'origine du deuxième alinéa de l'article 19 proposé par le Gouvernement dans l'article suivant de la convention de Bruxelles : « Art. 11. — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire... » — ceux qui ont l'habitude de la langue anglaise trouveront certainement quelques formules un peu directes — « ... son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer, en danger de se perdre ». Ce serait un beau titre de roman ! « Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente ».

Cependant, nous sommes là dans un domaine de droit français et nous ne sommes pas obligés de superposer notre texte exactement au texte international, qui a d'autres effets juridiques. L'irresponsabilité du propriétaire introduite dans l'article 19 amène, d'un côté, à déterminer la responsabilité de l'un et, d'un autre côté, à préciser — ce que personne ne mettra jamais en doute — l'irresponsabilité de l'autre.

Au surplus, en insérant cet alinéa dans un texte de droit français, il ne faudrait pas inciter les propriétaires à inviter un capitaine à ne point répondre à un S.O.S. et à lui interdire de se déroter.

J'avais même pensé, à un moment donné, que la responsabilité du propriétaire pourrait être engagée si l'on avait la preuve de son intervention. De nombreux membres de vos services savent nos scrupules et combien ce problème a retenu votre attention, mais nous estimons que, dans ce domaine, l'abstention a beaucoup de vertu.

C'est pourquoi j'insiste beaucoup auprès du Sénat pour que, tout en rejetant l'additif proposé par la commission au premier alinéa, il supprime le deuxième alinéa du texte du Gouvernement.

Cependant, monsieur le garde des sceaux, si le deuxième alinéa devait être maintenu, mon additif deviendrait indispensable parce qu'à partir du moment où vous indiquez dans un texte de loi que le propriétaire n'est pas responsable, il faut marquer davantage la responsabilité du capitaine. En définitive, je crois que nous ferions dans l'un et l'autre cas une assez mauvaise besogne. Je suis donc d'avis de réduire l'article 19 à son premier alinéa.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Je voudrais simplement dire à M. Marclhacy, dans les termes les plus courtois, qu'il ne m'a pas convaincu. Il est absolument nécessaire de bien montrer quelle est la responsabilité du capitaine car, si nous ne le faisons pas dans les termes où nous l'avons fait, nous risquerions de ne pas rendre responsable une autre personne, coauteur ou complice. S'agissant cette fois du propriétaire, j'attire l'attention du Sénat sur la dérogation aux normes ordinaires du droit français que nous affichons car, en droit français, normalement le propriétaire est responsable. Vous me direz que je souligne un peu trop les choses, mais il n'y a aucun inconvénient à le faire. C'est pourquoi je m'en remets à la sagesse du Sénat, mais je voulais qu'il entende tous les arguments.

M. le président. Monsieur le rapporteur, compte tenu de ce que vous indiquiez tout à l'heure, ne conviendrait-il pas de réserver la décision du Sénat sur l'amendement n° 5 et de lui demander d'abord de statuer sur l'amendement n° 6 ? Il semble que, dans l'hypothèse où l'amendement n° 6 serait adopté, vous abandonneriez l'amendement n° 5. Ai-je bien compris ?

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. Vous avez fort bien compris, monsieur le président, mais je veux encore essayer de convaincre M. le garde des sceaux, car je crois fermement ne pas avoir tort. Le sujet est grave et je demande encore quelques instants pour m'expliquer.

La contravention dont il est question vise le capitaine qui aura contrevenu à l'obligation morale de porter assistance. Nous sommes bien d'accord à ce sujet. Selon votre argumentation, si cette obligation morale n'est pas respectée, c'est-à-dire si un navire ne va pas au secours d'un autre navire en détresse, sans avoir bien entendu des excuses, on ne peut pas rechercher le propriétaire. C'est tout de même aller un peu loin, car personne n'aura l'idée de mettre en cause un homme qui n'est pas là pour l'exécution d'une obligation morale qui s'interprète en pleine tempête, par hypothèse.

Mais alors pourquoi en avoir parlé ? Sinon pour risquer — et c'est cela que je veux éviter — de voir le propriétaire, se disant que de toute façon il n'est pas « dans le coup », inciter le capitaine — car il dispose, hélas ! de moyens de pression sur lui — à oublier son devoir moral.

Voilà pourquoi, en effet, votre système de votation, monsieur le président, me paraît judicieux et pourquoi je demande au Sénat de bien vouloir suivre sa commission.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Conformément au vœu de la commission, le vote sur l'amendement n° 5 est réservé et je consulte le Sénat sur l'amendement n° 6 de la commission, lequel, je le rappelle, tend à la suppression du second alinéa de l'article.

Sur cet amendement, auquel s'associe la commission des affaires économiques, le Gouvernement s'en rapporte à la sagesse du Sénat, tout en étant plutôt contre.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Il est plutôt contre, en effet.

M. le président. Je mets cet amendement aux voix.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Le second alinéa est donc supprimé.

Nous en revenons à l'amendement n° 5, qui a été réservé il y a un instant.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Il est retiré.

M. le président. L'amendement est retiré.
Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 19, modifié par l'amendement n° 6.
(*L'article 19 est adopté.*)

[Article 20.]

« Art. 20. — Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature. » — (*Adopté.*)

[Article 21.]

M. le président. « Art. 21. — Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat affectés à un service public, à l'exception des articles 13, 14 (alinéa 2) et 18 (alinéa 2).

« Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance imposées aux bâtiments de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du code de justice militaire. »

Par amendement n° 7, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose, au premier alinéa de cet article, entre les mots : « bateaux de navigation intérieure de l'Etat » et les mots : « affectés à un service public », d'insérer le mot : « ou ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Cet amendement est quasi rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement l'accepte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 8, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose au second alinéa de cet article, de remplacer les mots : « ... imposées aux bâtiments... », par les mots : « ... qui peuvent être imposées aux commandants de force navale ou de bâtiment ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Ici, nous nous trouvons devant les obligations d'assistance qui sont également faites aux commandants — la terminologie change — des navires de guerre. Dans ces conditions, notre amendement est en quelque sorte rédactionnel, car on ne peut imposer d'obligation d'assistance qu'aux commandants. Cela explique à la fois la longueur de l'amendement et, en réalité, sa faible portée pratique. Ce texte a pour objet de mettre en harmonie une disposition du code de justice militaire, qui est une disposition de caractère personnel, avec la notion générale de l'assistance.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement qui est, en effet, très pertinent.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 21, modifié par les amendements n° 7 et 8.

(*L'article 21 est adopté.*)

[Article 22.]

CHAPITRE III

Des avaries.

M. le président. « Art. 22. — Les avaries sont communes ou particulières.

« A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

« L'option que dans un connaissance le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite. »

Par amendement n° 9, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début du deuxième alinéa de cet article :

« A défaut de convention entre toutes les parties intéressées, les avaries sont réglées... »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Mes chers collègues, nous entrons ici — excusez-moi de le dire — dans un domaine beaucoup plus compliqué, beaucoup plus délicat : celui des avaries particulières et des avaries communes. Différents orateurs vous en ont parlé. Je crois avoir été le plus discret en la matière.

Pour ceux qui ne sont pas très initiés — car il faut une véritable initiation — l'avarie particulière est celle qui est réglée par la seule victime. L'avarie commune est une sorte d'opération globale qui va déboucher sur un règlement que j'assimilerai très audacieusement pour les non-initiés à une sorte de constitution de masse, un peu semblable à celle que l'on connaît en matière commerciale.

Nous sommes donc dans un domaine absolument particulier, mais que mes propos ne servent pas trop d'exégèse au texte de la loi ; il vaut mieux se référer aux bons auteurs. Nous avons préféré aux termes : « à défaut de stipulations contraires », les termes : « à défaut de convention entre toutes les parties intéressées ». Le mot « stipulations » nous a paru trop vague, puisque c'est quand même une disposition qui doit enclencher un certain nombre de mécanismes, de responsabilités et de remboursements assez importants. C'est pourquoi nous préférons « convention » à « stipulations ».

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. J'avoue que le mot « convention » me laisse quelque doute. Il ne peut y avoir convention entre personnes qui ne se connaissent pas. Les chargeurs entre eux s'ignorent ; il y a seulement stipulations bilatérales entre le transporteur maritime et chacun des chargeurs figurant dans le connaissance.

Sur le fond, ce qui me gêne dans cet amendement, monsieur le président, c'est qu'il présente l'inconvénient de ne plus réserver la possibilité à deux ou plusieurs parties de fixer conventionnellement le mode de règlement des avaries, ce qui constitue une importante restriction à la liberté contractuelle. Il me paraît difficile et excessif d'exiger que toutes les parties se mettent d'accord sur le choix des règles à appliquer en matière d'avarie, alors que ces parties peuvent être nombreuses et ne pas se connaître.

Il en résulterait que les dispositions de la loi auraient pratiquement un caractère impératif car, selon les praticiens consultés, il ne sera jamais possible d'y déroger en obtenant l'accord de toutes les parties intéressées — parfois plus de mille personnes. Il suffirait donc que l'une d'entre elles n'ait pas adhéré à la stipulation pour que le mode de règlement d'avarie stipulé ne soit pas applicable entre toutes les autres parties intéressées.

Au cas, d'ailleurs très improbable, et qui ne se serait guère rencontré selon les praticiens, où le règlement d'avarie devrait se faire selon deux modalités différentes, il y aurait lieu d'abord de faire le règlement d'avarie en suivant les règles applicables à la majorité des intérêts en jeu et ensuite de procéder à des rajustements selon les règles applicables aux intérêts minoritaires. Mais, sans entrer dans le détail du droit, je ne vois pas l'exécution possible d'un tel texte.

M. le président. Qu'en pense la commission ?

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. On ne voit pas non plus comment un règlement d'avarie pourrait être effectué sans que tout le monde se connût et sans que les uns et les autres aient

établi des liens de droit. Je pense que là, monsieur le garde des sceaux, nous n'allons pas nous livrer à une controverse épuisante et que l'opinion du Sénat est exprimée à la fois dans le rapport écrit et dans les quelques propos que je peux tenir.

Nous sommes en première lecture, le bicamérisme — dont je me suis toujours félicité — permettra au cours de la « navette » de nous convaincre mutuellement et d'étudier les répercussions de la modification que nous aurons apportée au texte. Je fais observer qu'elle l'a été non dans un souci de civiliste mais dans un souci de spécialiste, nouveau peut-être mais très convaincu, de droit maritime.

Par conséquent nous préférons notre rédaction. N'engagez pas l'autorité du Gouvernement ; plus tard, si vous avez de bons arguments pour modifier notre sentiment en seconde lecture, le Sénat sera peut-être très heureux de se laisser convaincre.

M. le président. L'amendement n° 9 est donc maintenu. Il est repoussé par le Gouvernement.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 10, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose, à la fin du troisième alinéa de l'article, de remplacer les mots : « est réputée non écrite », par les mots : « devra à peine de nullité, faire l'objet d'une approbation explicite et spéciale des parties ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy. L'objet de l'amendement est de remplacer dans le texte du Gouvernement l'expression « est réputée non écrite » par les mots « devra, à peine de nullité, faire l'objet d'une approbation explicite et spéciale des parties ». Plus souples, plus compréhensifs, peut-être plus soucieux d'un certain nombre d'usages, pour que tout de même chacun sache ce qu'il veut faire, nous vous proposons d'écrire : « devra, à peine de nullité, faire l'objet d'une approbation explicite et spéciale des parties ».

A ce moment-là, je l'ai dit tout à l'heure à la tribune, nous avons affaire à des gens parfaitement éclairés. S'ils savent ce qu'ils vont faire, s'ils en sont parfaitement conscients, qu'ils prennent leurs responsabilités. Néanmoins, il était utile que, dans ce cas-là, on exigeât une approbation explicite.

En d'autres termes, nous avons voulu éviter toutes ces dispositions qui « passent » en caractères extrêmement fins et qu'on trouve dans un certain nombre de contrats d'assurance mais qu'en général personne ne lit.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. J'ai déjà expliqué le point de vue du Gouvernement tout à l'heure au début de la discussion générale. Nous cherchons à réprimer ce qui nous apparaît comme un abus résultant d'une pratique critiquable des armateurs, qui stipulent dans les connaissements que les transporteurs se réservent la possibilité d'invoquer les règles d'York et d'Anvers, ce qui permet à l'armateur, après l'avarie, le choix au mieux de ses intérêts entre la convention et la loi. Il nous apparaît, nous en sommes profondément convaincus, qu'une telle option faite après l'accident est contraire aux intérêts du chargeur.

Il est conforme à l'usage habituel que lors de la conclusion du contrat de transport les dispositions supplétives de la loi puissent être écartées, mais il nous paraît anormal et abusif qu'une des parties puisse choisir après coup entre deux règles au mieux de ses intérêts. Il y a là une tradition sans doute mais on peut mettre un terme aux traditions.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Monsieur le garde des sceaux, ce qui est grave, du point de vue de la tradition, c'est que si nous ne réagissons pas, certaines possibilités de transports risquent d'échapper à l'armement français. C'est un risque que je ne prendrai pas. Les usagers nous ont dit qu'ils avaient une longue pratique d'une disposition qui, personnellement, me heurte, mais dont eux s'accommodent. Si, sous couvert de moralisation, nous causons un tort quelconque à notre commerce maritime, ce serait vraiment dommage.

Je sais, suivant une définition que j'aime, que la loi est la morale en action, mais à partir du moment où les intéressés sont dûment prévenus — et c'est l'objet de la modification que

j'ai introduite — il n'y a pas à s'insurger. Il y a des choses beaucoup plus immorales auxquelles souvent les Etats donnent leur bénédiction, ne serait-ce par exemple que les jeux du hasard.

Si l'on peut admettre qu'en l'espèce il y a un côté choquant dans ce choix après l'événement, je cède devant la tradition parce que, en la matière, je crains de causer un tort quelconque aux transports français.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement ne se livre pas aux jeux de hasard (*Sourires.*). Il maintient sa position et repousse l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 10.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le troisième alinéa est donc ainsi modifié.

Personne ne demande plus la parole sur l'ensemble de l'article 22, modifié par les deux amendements qui viennent d'être adoptés ?...

Je le mets aux voix.

(L'article 22 est adopté.)

[Articles 23 à 30.]

M. le président. « Art. 23. — Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

« Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité. » — (Adopté.)

SECTION I

Du classement en avaries communes.

« Art. 24. — Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime. » — (Adopté.)

« Art. 25. — Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine. » — (Adopté.)

« Art. 26. — Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine. » — (Adopté.)

« Art. 27. — Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable. » — (Adopté.)

« Art. 28. — Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée. » — (Adopté.)

SECTION II

De la contribution aux avaries communes.

« Art. 29. — Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après. » — (Adopté.)

« Art. 30. — Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

« Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers. » — (Adopté.)

[Article 31.]

M. le président. « Art. 31. — Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur sur le marché au port de déchargement. »

Par amendement n° 11, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose, à la fin de cet article, de remplacer les mots : « leur valeur sur le marché au port de déchargement », par les mots : « leur valeur marchande réelle ou supposée, au port de déchargement ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Cet amendement n° 11 est destiné à préciser le mode de calcul des marchandises qui contribuent au règlement des avaries communes. Pour ceux de nos collègues qui voudraient, à la veillee, s'initier à fond au droit maritime, je dirai qu'avec le concours de nos services, que je remercie tout spécialement, nous avons essayé de donner dans le rapport écrit, page 26, un tableau très schématique et très simplifié de la très délicate question du règlement des avaries communes. Vous verrez qu'il ne s'agit pas là seulement d'une règle de trois, mais d'un calcul fort compliqué ; l'adjonction sur laquelle vous allez vous prononcer vise à simplifier ce calcul.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 11, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 31, ainsi modifié.

(L'article 31 est adopté.)

[Articles 32 à 36.]

M. le président. « Art. 32. — Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

« Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé. » — (Adopté.)

« Art. 33. — Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port. » — (Adopté.)

Art. 34. — Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée. » — (Adopté.)

« Art. 35. — Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

« Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale. » — (Adopté.)

« Art. 36. — En cas de jet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes. » — (Adopté.)

[Article 37.]

M. le président. « Art. 37. — Les envois postaux de toute nature ainsi que les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants. »

Par amendement n° 12, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début de cet

article : « Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts... »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel. Nous avons retourné la phrase pour éviter une équivoque.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. J'accepte cette modification.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 37, ainsi modifié.

(L'article 37 est adopté.)

[Articles 38 à 45.]

M. le président. « Art. 38. — La répartition se fait au marc le franc.

« En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

« La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation. » — (Adopté.)

SECTION III

Du règlement des avaries communes.

« Art. 39. — Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition. » — (Adopté.)

« Art. 40. — Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée. » — (Adopté.)

« Art. 41. — Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit. » — (Adopté.)

« Art. 42. — L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces. » — (Adopté.)

Dispositions générales.

« Art. 43. — Sont abrogés les articles 397 à 429 et l'article 436 du code de commerce, la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi. » — (Adopté.)

« Art. 44. — La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux événements de mer. » — (Adopté.)

« Art. 45. — La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer. » — (Adopté.)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

— 12 —

SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER
ET HABITABILITE A BORD DES NAVIRES

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires. [N° 145 et 215 (1966-1967).]

Dans la discussion générale la parole est M. le rapporteur de la commission de législation.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du

règlement et d'administration générale. Je ne présenterai pas, monsieur le président, de rapport spécial sur ce texte. Nous sommes dans un domaine très technique et, si M. le garde des sceaux en est d'accord, nous l'aborderons sur la lancée, sous la réserve, que j'ai indiquée tout à l'heure, qu'il ne s'agissait plus d'un texte spécifique du ministère de la justice, mais du domaine du ministère des transports que représente, en vertu de l'unité gouvernementale, M. le garde des sceaux.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. Louis Joxe, garde des sceaux, ministre de la justice. Je voudrais donner quelques éclaircissements au Sénat. Il s'agit ici de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de l'habitabilité à bord des navires. Ce texte est déposé par le ministre des transports que je remplace devant vous.

La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui a été signée à Londres le 17 juin 1960 a modifié, sur des points importants, la précédente convention, celle du 10 juin 1948. Ces modifications ont essentiellement pour objet d'accroître la sécurité à bord des navires de mer et d'obtenir la mise en harmonie de cette législation. C'est l'objectif du texte que nous discutons présentement.

Ce projet couvre tous les navires français, à l'exception des navires de guerre et des transports de troupes, bâtiments qui ont d'ailleurs été exclus du champ de la convention internationale. Il s'applique également, dans certaines conditions, aux navires étrangers touchant les ports français.

D'autre part, pour satisfaire aux prescriptions de la convention internationale qui précisent que l'inspection et la visite des navires doivent être effectuées par des fonctionnaires du pays où le navire est immatriculé, il a été nécessaire de préciser le personnel autorisé à accéder librement à bord des navires afin de procéder à cette visite.

Il a été jugé indispensable également de faire appel à un plus grand nombre d'agents pour renforcer le contrôle que les nouvelles dispositions de la convention internationale imposent, en matière de sécurité principalement. La loi de 1954 ne donnait compétence qu'à une certaine catégorie de fonctionnaires, les inspecteurs de la navigation en l'espèce, qui dressaient procès-verbal des infractions. Il a été convenu d'étendre cette compétence à la quasi-totalité des fonctionnaires des services extérieurs de la marine marchande et de permettre aux syndicats des gens de mer et aux gendarmes maritimes de constater, sur un navire, les infractions aux règles internationales.

Quant aux infractions aux règles pénales, elles ne sont pas modifiées par ce texte. Toutefois, il a été jugé nécessaire d'introduire un article nouveau portant réforme de la vente de matériels de sécurité qui ne seraient pas approuvés et de la fabrication de matériels qui ne seraient pas conformes aux prototypes approuvés. Cette mesure va permettre de mettre fin aux abus de certains commerçants, particulièrement pour ce qui concerne le matériel des navires de plaisance.

Ce projet de loi, dont votre rapporteur a annoncé que la commission l'adoptait, a été voté en première lecture par l'Assemblée nationale. Votre commission présente deux amendements touchant les articles 4 et 6. Le Gouvernement accepte ces amendements qui apportent des précisions justifiées au texte qui vous est soumis.

M. le président. La parole est à M. Monteil.

M. André Monteil. Monsieur le président, mon intervention devrait porter sur l'article 3, mais elle peut prendre place à cet endroit du débat, après les explications de M. le garde des sceaux.

L'article 3 que nous allons examiner tout à l'heure indique quelles sont les personnes, quels sont les fonctionnaires nationaux qui sont habilités à procéder à des visites des navires, qui ont libre accès à bord de tout navire et qui peuvent, à la suite de leur inspection, interdire le départ du navire.

Monsieur le garde des sceaux, ce que je voulais vous dire se rattache au texte que nous discutons, mais je tiens à vous l'exprimer dès maintenant. Parmi les personnes qui seront chargées de ces visites, je m'aperçois qu'il y a des catégories assez diverses : les administrateurs et officiers d'administration de l'inscription maritime, les médecins des gens de mer, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande et les inspecteurs relevant du ministère des postes et télécommunications. Au milieu de cette énumération un peu longue, je vois apparaître ceux qui, au premier chef, sont jusqu'à nouvel ordre habilités à procéder à ces inspections : les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes.

Je me demande si, en noyant la mention aux inspecteurs de la navigation et du travail maritimes au milieu d'une nomenclature aussi vaste, en ne leur donnant pas la place prépondérante qu'ils doivent avoir dans ce genre de visite, le Gouvernement n'a pas quelque arrière-pensée.

Vous savez que le corps des inspecteurs de la navigation maritime a été créé voilà longtemps par décret du 26 mars 1909. Depuis cette création et à la suite de plusieurs conférences internationales, le rôle des inspecteurs de la navigation maritime, loin de diminuer, s'est compliqué du fait des progrès de la technique et des dangers plus grands qui apparaissent à bord des navires. C'est ainsi que la dernière convention internationale, celle dont parlait M. le garde des sceaux, la convention internationale de Londres de 1960, énonce, dans sa règle 6 du chapitre I, que « le gouvernement intéressé se porte garant de l'efficacité de l'inspection et de la visite des navires ; les règles de la convention concernent la construction du navire, les engins de sauvetage, la radiotélégraphie et la radiotéléphonie, la sécurité de la navigation, le transport des gens, le transport des marchandises dangereuses ».

Cela vous montre, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, l'étendue des compétences exigées des inspecteurs de la navigation et des mécaniciens et il est bien évident que, pour remplir ces missions, des connaissances théoriques ne suffisent pas car elles exigent un niveau technique très élevé et surtout une expérience très grande. C'est pourquoi le corps de l'inspection de la navigation maritime se recrute essentiellement parmi les anciens capitaines au long cours et les anciens capitaines de la marine marchande.

Et voici où je voulais en venir : selon des informations, il semble qu'à la suite du rapport de la commission présidée par M. Ecal, conseiller-maître à la Cour des comptes, on songerait, dans les sphères gouvernementales, à supprimer par voie d'extinction le corps de l'inspection maritime et à charger de ses compétences à l'avenir le corps de l'inscription maritime. Le statut du personnel des inspecteurs de la navigation relève vraisemblablement de décrets et non du législatif, mais il me semble de mon devoir de vous prévenir qu'une telle réforme, si elle est susceptible de satisfaire le corps de l'inscription maritime, ne paraît pas conforme aux exigences d'une saine inspection qui est requise devant les moyens de transports maritimes modernes.

Je profite tout simplement de cet article 3 pour dire à M. le garde des sceaux et, par lui, au ministre des transports : il faut être très vigilant avant de modifier la structure du corps de l'inspection de la navigation maritime. Je ne suis pas certain que ce serait une bonne chose de la supprimer au moment où les tâches d'inspection, conformément à la convention internationale de Londres, se compliquent au lieu de se simplifier.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles du projet de loi.

[Articles 1 à 3.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — La présente loi est applicable à tous les navires français, à l'exception des navires de guerre et des transports de troupe.

« Elle s'applique également, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, aux navires étrangers touchant un port français. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Pour l'application de la présente loi est considéré :

« — comme navire, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage ;

« — comme navires de guerre, tous les bâtiments, y compris les navires auxiliaires, inscrits sur la liste officielle des bâtiments de guerre. » — (Adopté.)

« Art. 3. — La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité sont subordonnés à des visites du navire.

« Le départ du navire peut être interdit ou ajourné après visite au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage ou les personnes embarquées.

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

« — les administrateurs et officiers d'administration de l'inscription maritime ;

« — les médecins des gens de mer ;

« — les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ;

« — les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;

« — les inspecteurs relevant du ministre des postes et télécommunications ;

« — les membres des commissions de visite ;

« — le personnel des sociétés de classification agréées ;

« — les gendarmes maritimes ;

« — les syndics des gens de mer, les agents de la surveillance des pêches maritimes et les gardes maritimes.

« Ces visites sont effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat. » — (Adopté.)

[Article 4.]

M. le président. « Art. 4. — Les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires sont constatées ;

« — par les administrateurs et officiers d'administration de l'inscription maritime, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande.

« En outre, les syndics des gens de mer, les gendarmes maritimes, les agents de la surveillance des pêches et les gardes maritimes peuvent constater ces infractions sur les navires dont la jauge brute n'excède pas un maximum fixé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande. Ils pourront également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires. »

Par amendement n° 1, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début de cet article :

« Les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires font l'objet d'un constat établi par les administrateurs et officiers d'administration de l'inscription maritime... »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je voudrais vous faire remarquer, monsieur le garde des sceaux, que ce texte est curieusement bâti : il commence par l'application, il donne ensuite la définition du navire — définition qui nous a été véhémentement refusée quand nous avons abordé la question du statut des navires — pour donner plus loin la liste de ceux qui ont qualité pour procéder aux inspections et constats — sur ce point, la diversité des compétences était peut-être rendue nécessaire — et préciser enfin la manière dont ce contrôle doit être exercé.

Le texte du Gouvernement indique que les infractions sont constatées. Le terme de « constatation » nous a paru vague et il faut laisser aux victimes la possibilité de se défendre. Plutôt qu'une constatation, nous avons demandé l'établissement d'un procès-verbal, c'est-à-dire d'un constat établi dans les formes d'ailleurs habituelles. Ceci ne change rien au fond, mais facilite, je crois, l'application du texte.

M. le président. Monsieur le garde des sceaux, confirmez-vous votre accord ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 1, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4, tel qu'il vient d'être modifié.

(L'article 4 est adopté.)

[Article 5.]

M. le président. « Art. 5. — Sans préjudice des dispositions de l'article 6, est puni d'une amende de 500 francs à 10.000 francs tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions des décrets et règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires. » — (Adopté.)

[Article 6.]

M. le président. « Art. 6. — Est puni d'une amende de 1.000 francs à 20.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité valable.

« Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

« Le capitaine qui a commis une des infractions visées à l'article précédent ou au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines. Toutefois, le maximum de l'amende sera de 5.000 francs et celui de l'emprisonnement de trois mois s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire. »

Par amendement n° 2, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

« Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers dont ils assurent la conduite sous les peines prévues à l'alinéa précédent. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Cet amendement est destiné à éviter — ce qui sans doute ne se serait pas produit, mais pouvait se produire — que les malheureux courtiers interprètes et conducteurs de navires soient tenus pour les responsables de faits survenus sur des navires et dont ils n'auraient pas eu connaissance. Pour assurer cette responsabilité, ils auraient été conduits à maintenir des plantons à l'entrée des ports, pour être tenus au courant de tout ce qui se passait. En conséquence, nous avons établi cette responsabilité d'une déclaration de partance — ce qui était certainement l'intention du texte — à l'encontre des courtiers interprètes et conducteurs de navires pour les navires étrangers dont ils assurent la conduite, ceux avec lesquels ils ont, par conséquent, des liens de droit, même ténus, mais des liens certains.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement l'accepte.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 2, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement n° 2 est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6 ainsi modifié.

(L'article 6 est adopté.)

[Articles 7 à 12.]

M. le président. « Art. 7. — Les peines prévues aux articles 5 et 6 sont réduites de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions concernant les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. » — (Adopté.)

« Art. 8. — Est punie d'une amende de 1.000 à 20.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée.

« Les mêmes peines sont applicables aux fabricants qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de matériel de sécurité, livrent ensuite un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype. » — (Adopté.)

« Art. 9. — Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive. » — (Adopté.)

« Art. 10. — Les dispositions de l'alinéa premier, 1° et 2°, de l'article 177 du code pénal sont applicables aux membres des commissions de visites prévues par un décret en conseil d'Etat.

« Les dispositions de l'article 179 du même code sont applicables aux armateurs et aux propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants.

« Dans tous les cas, les deux derniers alinéas de l'article 180 du code pénal sont applicables aux faits prévus au présent article. » — (Adopté.)

« Art. 11. — La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer. » — (Adopté.)

« Art. 12. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles de la présente loi et notamment les articles premier, 24 (alinéa 1), 26 (alinéas 1, 2, 3 et 5), 27, 28 et 29 de la loi du 6 janvier 1954 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance. » — (Adopté.)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

— 13 —

ASSURANCES MARITIMES

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi sur les assurances maritimes. [N° 74 et 214 (1966-1967).]

Dans la discussion générale la parole est à M. le rapporteur de la commission de législation.

M. Pierre Marclhacy, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, j'ai indiqué tout à l'heure que je ne ferai pas de rapport particulier. Je voudrais simplement indiquer que ce texte se rapproche beaucoup plus du domaine traité tout à l'heure à propos des événements de mer que de celui de la sauvegarde.

Nous allons maintenant aborder le délicat problème des assurances maritimes et je prie mes collègues de noter que tous les textes de caractère impératif sont suivis d'un astérisque après le numéro de l'article ; les autres articles n'ont qu'un caractère supplétif. C'est une indication que je donne pour les non-initiés.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. Louis Joxe, garde des sceaux, ministre de la justice. Le rapport de M. Marclhacy est exhaustif. Je crois que nous pouvons l'adopter comme élément de travail.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles du projet de loi.

[Article 1^{er}.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

TITRE PREMIER

REGLES GENERALES

M. le président. « Art. 1^{er}. — Est régi par la présente loi tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

[Article 2.]

M. le président. « Art. 2. — Ne peuvent être écartées par les parties au contrat les dispositions des articles 3, 6, 7, 10, 12, 13, alinéa 1, 17, alinéa 2, 21, 24, 25, 26, 32, 35 et 40. »

Par amendement n° 1, M. Marclhacy, au nom de la commission, propose, à la fin de cet article, de remplacer les références d'articles suivantes : « ... 25, 26, 32, 35 et 40 », par : « ... 25, 26, 32 et 35. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. En réalité, je vous propose, monsieur le garde des sceaux, d'étudier cette question, au moment de l'examen de l'article 40. Nous pourrions réserver l'article, ce qui me semblerait plus logique.

Je profite de l'occasion pour rappeler ce que j'ai déclaré tout à l'heure à cette tribune : nous trouvons dans ce texte un très grand nombre de dispositions de caractère impératif et je ne crois pas trahir la commission en disant que les commissaires n'étaient pas tellement favorables à ce caractère impératif. Dans le passé, on a beaucoup abusé des dispositions dites d'ordre public et l'on s'est aperçu quelquefois que ce caractère se révélait fort gênant.

Vous voyez néanmoins avec quelle discrétion le Sénat a abordé ce problème puisque, en tout et pour tout, il n'a retiré ce caractère impératif qu'à l'un des articles concernés.

Je propose donc, monsieur le président, de réserver l'article 2 et d'aborder tout de suite l'article 3 et les suivants.

M. le président. M. le rapporteur demande que l'article 2 soit réservé. Le Gouvernement y fait-il objection ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Non, monsieur le président.

M. le président. L'article 2 est donc réservé.

[Articles 3 à 5.]

M. le président. « Art. 3. — Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance.

« Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice. » — (Adopté.)

« Art. 4. — L'assurance peut être contractée soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra. La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire éventuel de ladite clause. » — (Adopté.)

TITRE II

REGLES COMMUNES AUX DIVERSES ASSURANCES

CHAPITRE PREMIER

Conclusion du contrat.

M. le président. « Art. 5. — L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge.

« Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment. » — (Adopté.)

[Article 6.]

M. le président. « Art. 6. — Toute déclaration inexacte de la part de l'assuré qui est de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque annule l'assurance, même en l'absence d'intention frauduleuse. Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur sera garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où l'assureur établirait qu'il n'aurait pas couvert les risques réels s'il les avait connus.

« Toute omission de l'assuré faite de mauvaise foi ayant pareillement diminué l'opinion de l'assureur annule également l'assurance.

« La nullité est encourue même si la déclaration inexacte ou l'omission n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré. »

« La prime demeure acquise à l'assureur en cas d'intention frauduleuse de l'assuré. »

Par amendement n° 2, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« Toute déclaration inexacte ou toute omission de la part de l'assuré qui est de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque rend l'assurance annulable à la demande de l'assureur. »

« Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur demeure garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établirait qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus. Il peut être stipulé dans le contrat que les dispositions du présent alinéa ne font pas obstacle au règlement d'une indemnité d'un montant supérieur au chiffre résultant de l'application de la règle proportionnelle. »

« La nullité est encourue même si la déclaration inexacte ou l'omission n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet de l'assuré. »

« En cas d'annulation de l'assurance, la prime est restituée par l'assureur. Elle lui demeure acquise en cas d'intention frauduleuse de l'assuré. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Nous rentrons dans un domaine d'une grande complexité.

Notre amendement propose une rédaction de l'article 6 plus simple que celle proposée par le Gouvernement. Nous traitons en particulier de la même manière l'inexactitude et l'omission. Nous avons estimé, d'autre part, qu'il était préférable de ne pas prononcer la nullité automatique, mais d'arriver à l'annulabilité et là encore, c'est avec une très grande prudence que nous avons délibéré et que nous demandons au Sénat de bien vouloir statuer. On ne voit pas pourquoi dans certains cas on obligerait un assureur à se prévaloir d'une disposition dont il peut parfaitement penser qu'elle n'a pas d'importance. D'autre part, l'ampleur même des déclarations inexactes et des omissions qui vont en quelque sorte déclencher la mécanique de la nullité peut-être assez faible.

Toutes ces considérations nous paraissent tellement subjectives que nous vous demandons d'adopter une rédaction plus souple, j'allais presque dire plus humaine. Là encore, nous nous félicitons d'être en première lecture, car je dois dire qu'après avoir beaucoup travaillé avec les représentants des différents ministères — auxquels j'adresse d'ailleurs ici l'expression de ma gratitude — nous avons fait de notre mieux pour établir un texte satisfaisant, mais il serait peut-être possible de faire mieux encore.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Nous sommes d'accord avec l'amendement proposé, sauf sur le dernier paragraphe que nous voudrions voir supprimer : « En cas d'annulation de l'assurance, la prime est restituée par l'assureur. Elle lui demeure acquise en cas d'intention frauduleuse de l'assuré. »

Il ne paraît pas utile de préciser les effets de droit commun de la nullité de l'assurance. Il n'appartient pas à un texte législatif de les expliciter. Ce serait peut-être faire un peu trop de doctrine. Il va de soi que chaque fois qu'il y a nullité les choses sont remises en l'état où elles étaient avant l'établissement du contrat.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Ce domaine est tellement délicat que je vais être obligé de m'adresser au président de la commission. Croyez-vous, monsieur le président, que je détienne un mandat de négociation sur ce point ?

M. Raymond Bonnefous, président de la commission. Bien sûr !

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Dans ces conditions, monsieur le garde des sceaux, je me rallie à votre suggestion. Bons échanges font bons amis. Je vous abandonne la fin de ce texte, puisque vous me conservez le début. (Sourires.)

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Et c'est le début qui est l'essentiel du texte.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. En effet !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La commission et le Gouvernement sont d'accord pour supprimer le dernier alinéa de l'amendement n° 2. Je fais remarquer que l'avant-dernier alinéa de cet amendement est identique à l'avant-dernier alinéa de l'article 5, de sorte que l'on peut considérer que l'amendement modifié n'introduit une nouvelle rédaction que pour les deux premiers alinéas de l'article.

Je mets aux voix l'amendement n° 2 ainsi modifié.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6 ainsi modifié.

(L'article 6 est adopté.)

[Article 7.]

M. le président. « Art. 7. — Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris. »

« Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondante à l'aggravation survenue. »

« Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat dans un délai de trois jours, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue. »

Par amendement n° 3, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne, au profit de l'assureur, la faculté de résilier l'assurance si l'aggravation du risque ne lui a pas été déclarée dans les huit jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Deux points sont traités dans cet amendement. D'abord, et toujours dans l'esprit que j'ai indiqué et auquel je me réfère, au lieu de la résiliation automatique, nous proposons de donner à l'assureur « la faculté de résilier l'assurance si l'aggravation du risque n'a pas été déclarée dans les huit jours ». C'est justement ce délai qui fait l'objet d'une deuxième divergence de vue avec le ministère de la justice, du moins jusqu'à présent.

Je ne reviendrai pas sur les conditions de la résiliation sur lesquelles je me suis déjà expliqué tout à l'heure. Mais pourquoi avons-nous institué ce délai de huit jours, qui me paraît extrêmement sage ? Pourquoi trois, ou pourquoi huit ? Nous avons fait le raisonnement suivant : le risque ou plutôt la modification d'un risque peut se situer de l'autre côté de la planète et en dépit de la rapidité des communications, l'assuré peut éprouver quelques difficultés à déterminer dans un délai de trois jours si la modification qui lui a été signalée constitue ou non une aggravation du risque, alors que le navire est peut-être en Australie ou en Nouvelle-Zélande. C'est pourquoi nous avons estimé que ce délai de trois jours était trop court et que huit jours représentaient un délai raisonnable.

Maintenant, je ne tiens pas aux huit jours. Si l'on me proposait un délai de sept ou de neuf jours, je serais tout prêt à m'y rallier.

Mais foin d'humour ! Il nous a semblé que trois jours c'était trop peu et que huit jours, cela constituait un délai raisonnable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Je suis navré d'engager avec votre rapporteur une joute continue, mais il me semble que l'amendement qu'il propose et qui a pour objet de prévoir une faculté de résilier au profit de l'assureur ne répond pas à nos propres préoccupations.

Il est clair que, lors de la formation du contrat, l'assuré est dorénavant suffisamment protégé par les dispositions de l'article 6. En revanche, au cours de l'exécution du contrat, c'est

l'assureur qui doit être protégé et la règle de l'article 1134, troisième alinéa, du code civil, selon laquelle les conventions doivent être exécutées de bonne foi, doit être appliquée d'autant plus strictement que l'assurance est un contrat aléatoire. La bonne foi implique pour l'assuré l'obligation d'informer l'assureur de toute modification — je reprends le texte — en cours de contrat, « soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque ». La sanction de cette obligation est la résiliation, qui n'a d'ailleurs effet que pour l'avenir.

Pour que cette sanction ait quelque intérêt à nos yeux, il faut qu'elle joue à compter du jour de l'aggravation, de telle sorte que le risque antérieur reste normalement couvert et que le risque postérieur à l'aggravation ne le soit que si la déclaration a été faite dans le délai prescrit.

Avec l'amendement de la commission des lois, la résiliation n'aura effet que du jour où la faculté sera exercée, c'est-à-dire du jour où la résiliation sera demandée par l'assureur, donc longtemps après l'aggravation du risque survenu. Elle devient alors, à notre avis, inefficace.

L'amendement a, d'autre part, pour objet de porter à huit jours le délai de déclaration d'aggravation fixé par le projet à trois jours. Ce délai de trois jours, on peut le discuter, le contester, mais il avait paru très suffisant aux auteurs du projet. Comte tenu du raccourcissement de la durée des transports maritimes, il y a intérêt à ce que ce délai soit aussi bref que possible. Si l'assuré dispose d'un trop long délai pour faire la déclaration, la marchandise risque d'arriver au port ou d'être déchargée à la fin du voyage avant l'expiration du délai. Informé trop tardivement, l'assureur ne pourrait plus demander utilement la résiliation laquelle, aux termes de l'amendement, n'aurait effet que du jour où elle serait demandée. Je reviens là à mon propos précédent.

Un court délai est d'autant plus indiqué qu'il ne part que du jour où l'assureur a connaissance de la modification intervenue et qu'il ne comprend jamais les jours fériés.

C'est pourquoi je me permets de demander à M. le rapporteur de bien vouloir réfléchir à la question. En ce qui me concerne, je désire maintenir le délai de trois jours et faire jouer la résiliation du jour de l'aggravation survenue.

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. Je me suis souvent penché sur ce texte avec toujours le même scrupule, la même inquiétude.

Monsieur le garde des sceaux, je suis assez impressionné par un fait qui ne m'avait pas frappé tout d'abord — je vais essayer de traduire votre pensée sans la trahir — à savoir que la résiliation ayant un caractère d'automatisme son point de départ est bref. Du jour où le délai pour prévenir de l'aggravation du risque est expiré la résiliation joue, c'est le couperet qui tombe. Si ce n'est pas cela, c'est moi qui ai raison. Si c'est cela — et je ne suis pas capable de répondre sur cette interprétation — vous avez sans doute raison car, effectivement, la demande de résiliation c'est seulement celle qui va arrêter le fonctionnement du contrat d'assurance. Vous dites : « Il faut à ce stade protéger l'assureur contre l'assuré ». Votre argument sur le délai ne me convainc pas, car vous semblez présenter comme un événement fâcheux le fait que le bateau pourra arriver à destination et décharger sa marchandise. Or cela voudrait simplement dire qu'il ne se serait rien passé et, par conséquent, que l'assurance n'aurait pas eu à jouer, ce qui déjà diminue les inconvénients de l'opération.

Mais sur le délai j'avoue être perplexe. Le système préconisé par la commission des lois comporte un délai — j'avais dit « pour prévenir » — de huit jours. Si ce délai n'est pas respecté, délai dont nous ne connaissons le point de départ qu'assez longtemps après, la faculté de résiliation sera ouverte à l'assureur et je ne vois pas comment nous pourrions introduire dans le texte une disposition aux termes de laquelle nous ferions remonter les effets de la résiliation à l'expiration du délai de huit jours. S'il ne s'agissait uniquement que de huit et de trois jours, nous pourrions nous accorder.

Je viens, monsieur le ministre, mes chers collègues, de vous faire part en toute humilité de mes scrupules. Je vois ici quelques uns de mes collègues de la commission des lois. Ils savent que le problème est d'une extrême complexité. Alors, je vais vous proposer la formule suivante :

Monsieur le garde des sceaux, j'ai été très impressionné par l'argument que vous nous avez donné. Je n'ai cependant pas

mandat, sur un tel sujet, de modifier ce que la commission à laquelle j'appartiens a adopté. Mais vous voudrez bien, au cours de la navette — cela fait encore partie du bon travail parlementaire — si le Sénat suit sa commission et vote l'amendement qu'elle a déposé, dire qu'en échange d'arguments et surtout d'un mécanisme très précis de la résiliation dans les conditions prévues à l'article le Sénat serait, en seconde lecture, très heureux de se rallier à un texte meilleur.

M. le président. L'amendement n° 3 est-il maintenu ?...

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. Sous les réserves que j'ai formulées, je ne peux faire autrement que de le maintenir, monsieur le président.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte le rendez-vous qui lui est proposé.

M. le président. Je vous en remercie.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 3, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 7, ainsi modifié.

(L'article 7 est adopté.)

[Article 8.]

M. le président. « Art. 8. — Toute assurance faite après le sinistre ou l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur. » — (Adopté.)

[Article 9.]

M. le président. « Art. 9. — L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi, avant la conclusion du contrat, que l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés. »

Par amendement n° 4, M. Marclhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marclhacy, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 4, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'article 9 est donc ainsi rédigé.

[Article 10.]

M. le président. « Art. 10. — L'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, si l'assureur établit qu'il y a eu fraude, et la prime lui reste acquise.

« Il en est ainsi même si la valeur assurée est une valeur agréée. »

Par amendement n° 5, M. Marclhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. La rédaction que nous vous proposons a pour objet de dissiper une possible ambiguïté. Il faut en effet que la fraude dont il est question soit le fait de l'assuré ou de son mandataire et non pas de l'agissement de n'importe qui.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 5, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 10, ainsi modifié.

(L'article 10 est adopté.)

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Il s'agit d'articles marqués du petit astérisque indiquant l'impératif et je voudrais, à leur propos, présenter la même observation que précédemment. Je me demande s'il n'y a pas là un certain abus. Je prends sur ce point rendez-vous avec le Gouvernement après que l'Assemblée nationale aura elle-même réfléchi au problème.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Je réponds à M. le rapporteur que nous sommes en grand progrès.

La loi de 1930 comportait 86 articles sur lesquels 22 sont supplétifs et 64 impératifs. Avec le présent projet de loi, si nous faisons nos comptes, nous en trouvons beaucoup moins. Cela dit, je porterai à l'Assemblée nationale le message que vous m'avez adressé tout à l'heure.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. La loi de 1930 n'était sans doute pas tellement parfaite puisque nous sommes aujourd'hui saisis de ce texte. En matière de shipping, pour employer le langage des gens de métier, tout doit être fait pour préserver dans la plus grande souplesse la défense des intérêts français. Le pavillon français est déjà assez combattu. Il nous appartient de le défendre.

[Articles 11 à 24.]

M. le président. « Art. 11. — En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée. » — (Adopté.)

« Art. 12. — Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de fraude. » — (Adopté.)

« Art. 13. — Les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale excédant la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement.

« Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée. » — (Adopté.)

« Art. 14. — Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés et, sauf le cas de valeur agréée, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence. » — (Adopté.)

CHAPITRE II

Obligations de l'assureur et de l'assuré.

M. le président. « Art. 15. — L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

« L'assureur répond également :

« 1° De la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;

« 2° Des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage. » — (Adopté.)

« Art. 16. — La clause « franc d'avarie » affranchit l'assureur de toutes avaries soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement ; dans ces cas, l'assuré a l'option entre le délaissement et l'action d'avarie. » — (Adopté.)

« Art. 17. — Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

« L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré. » — (Adopté.)

« Art. 18. — Les risques demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de faute du capitaine ou de l'équipage, sauf ce qui est dit à l'article 40. » — (Adopté.)

« Art. 19. — Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ou en cas de changement décidé par le capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré. » — (Adopté.)

« Art. 20. — L'assureur ne couvre pas les risques :

« a) De guerre civile ou étrangère ; de mines et tous engins de guerre ;

« b) De piraterie ;

« c) De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;

« d) D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ;

« e) Des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article 43 ;

« f) Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules. » — (Adopté.)

« Art. 21. — Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer. » — (Adopté.)

« Art. 22. — L'assureur n'est pas garant :

« a) Des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf ce qui est dit à l'article 39 quant au vice caché du navire ;

« b) Des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestres, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;

« c) Des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;

« d) Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré. » — (Adopté.)

« Art. 23. — L'assuré doit :

« 1° Payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus ;

« 2° Apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;

« 3° Déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;

« 4° Déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat. » — (Adopté.)

« Art. 24. — Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.

« La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée d'une mise en demeure d'avoir à payer. » — (Adopté.)

[Article 25.]

M. le président. « Art. 25. — La suspension et la résiliation de l'assurance sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation. Mais, en cas de sinistre, l'assureur pourra leur opposer à due concurrence la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice. »

La parole est à M. Lachèvre.

M. Roger Lachèvre. Monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, le texte de l'article 25 ne présente pas d'objection de ma part tout au moins en ce qui concerne sa première phase. Mais sa seconde phase met en cause, d'une façon anodine, je n'ose pas dire singulièrement anodine, tout le mécanisme de la vente C. A. F. C'est une question si importante, mes chers collègues, que je me vois obligé de vous demander quelques minutes d'indulgence pour le jargon maritime déjà employé par notre distingué et sympathique rapporteur et qu'il me faut bien employer pour ce qui va suivre.

Le principe de la vente C. A. F., c'est que l'assurance et le fret sont payés au départ par le vendeur. Le vendeur C. A. F. doit fournir à son acheteur non pas seulement une marchandise mais aussi un contrat de transport sous forme d'un connaissance et un contrat d'assurance sous forme d'un contrat d'assurance.

Lorsque l'exportateur vendeur en C. A. F. est un exportateur professionnel, il dispose de ce que l'on appelle une police d'abonnement. S'il ne dispose pas de cette police son transitaire, voire même son transporteur, en dispose pour lui.

A chaque expédition d'une marchandise en C. A. F. intervient ainsi auprès d'une compagnie d'assurances, qui peut être celle du vendeur mais aussi celle du transitaire ou du transporteur, une déclaration d'aliment en contrepartie de laquelle les assureurs émettent un « certificat d'assurance ou avenant de banque » qui est remis au vendeur en C. A. F. pour être joint par lui aux documents représentatifs de la marchandise : facture, connaissements, etc., et circuler avec eux par voie bancaire.

Un tel certificat d'assurance émis par les assureurs est un titre à ordre ou au porteur, de la même manière que le connaissance ; il doit pouvoir circuler de la main à la main ou par endossement pour permettre les transferts de propriété et mise en gage de la marchandise flottante.

Ce document va donc finalement aboutir entre les mains d'un dernier acheteur C. A. F. qui, pour l'obtenir, devra payer en banque son prix C. A. F., lequel inclut toujours le coût de l'assurance.

Si, s'étant porté réclamateur de la marchandise, cet acheteur C. A. F. constate des manquants ou des avaries, le problème posé par le texte qui nous occupe est de savoir si les assureurs auxquels il va s'adresser en vertu de son certificat d'assurance vont pouvoir déduire du montant de l'indemnité d'assurance le montant de la prime afférente à l'expédition, au prétexte que cette prime ne leur aura pas été payée par leur assuré souscripteur de la police d'abonnement.

La police française d'assurance sur facultés comporte, mes chers collègues, un article 25 dont le deuxième paragraphe prévoit une telle compensation de la prime.

Sous cette forme d'une clause générale de la police, la valeur juridique d'une telle disposition est peut-être contestable ; elle est parfois contestée. Faut-il pour autant en faire une disposition législative d'ordre public, c'est-à-dire une disposition revêtue de cet astérisque sur lequel notre éminent rapporteur a eu, tout à l'heure, le soin d'attirer notre attention ?

En premier lieu, je voudrais rappeler que le certificat d'assurance ou avenant de banque est d'abord un titre au porteur. Or, un tel titre doit par définition, se suffire à lui-même. Il faut qu'il ait en lui-même, inséparable de lui, faisant corps avec lui, sa force et son efficacité juridiques, car rien d'autre de ce qui y figure expressément n'est susceptible d'être opposable au porteur pour la bonne raison que celui-ci n'a pas autre chose en main. Le porteur d'un document ne sait rien en dehors du document dont il est porteur. C'est le fondement du principe juridique de l'opposabilité des exceptions, qui est l'essence même de tout titre au porteur.

Sans doute, un certificat d'assurance indique toujours qu'il est émis en vertu d'une police numéro tant et souscrite auprès de telle compagnie. C'est vrai, mais l'acheteur C. A. F. lointain, qui le plus souvent ne connaît pas le souscripteur, ignore tout de cette police. Il peut à la rigueur en connaître les conditions générales dans la mesure où l'imprimé de la police française sur facultés, qu'un certain nombre d'entre nous connaissent bien pour la pratiquer, est répandu dans le monde entier, mais il ignore en tout cas les conditions particulières.

Or, en matière de police d'abonnement, les assureurs aux conditions particulières renoncent généralement à leur droit de se faire payer les primes comptant pour prévoir que celles-ci le seront par leurs assurés le plus souvent sur relevé dénommé « avenant de ressortie de prime » trimestriel.

C'est en cela — c'est là, mes chers collègues, que je voudrais vous rendre attentifs — que toute police d'abonnement comporte un minimum de crédit consenti par les assureurs à leur assuré souscripteur de la police. C'est aux assureurs, qui connaissent leur souscripteur, de mesurer à leurs risques et périls le crédit qu'il convient de lui faire.

Les assureurs qui émettent un certificat d'assurance savent ce qu'ils font, notamment que ce document est destiné à alimenter une vente C. A. F. et donc à venir entre les mains d'un acheteur C. A. F. qui, payant son prix C. A. F. — j'insiste toujours sur ce point — coût de la marchandise, assurance, plus fret, aura nécessairement payé le coût de l'assurance. Il s'agit donc de savoir si, par le jeu, pour l'instant, d'une disposition contractuelle, on va le lui faire payer une seconde fois.

Comment cet acheteur C. A. F. lointain pourrait-il se voir opposer le non-paiement de la prime par le souscripteur de la police, alors qu'il ne connaît pas ce souscripteur, qu'il n'a évidemment aucun lien de droit avec lui et qu'il n'a pas davantage de moyen de savoir si la prime est payée ou non, aucun moyen d'exercer aucune action, aucun contrôle sur son paiement ou non-paiement ?

L'application du texte proposé, comme le fait aujourd'hui la disposition de la police, imposerait aux assureurs la preuve d'un fait négatif, le non-paiement de la prime, preuve en soi impossible à rapporter.

Lorsque les assureurs émettent un certificat d'assurance, ils ont le droit d'exiger le paiement comptant de la prime. Ils ne l'exigent jamais parce que, encore une fois, qui dit police d'abonnement dit crédit consenti par l'assureur à l'assuré. C'est à l'assureur de savoir ce qu'il fait.

Lorsqu'un vendeur C. A. F. demande aux assureurs l'émission d'un certificat d'assurance pour l'insérer dans ce mécanisme bien connu qu'est celui de la vente C. A. F., les assureurs ne sauraient ignorer que ce document, du seul fait qu'il existe, présume le paiement de la prime et, encore une fois, l'acheteur C. A. F. n'obtiendra ce document que contre paiement de son prix incluant cette prime d'assurance.

Mes chers collègues, je reconnais bien volontiers que toute cette argumentation est strictement commerciale. Si l'on tient à se placer sur le terrain du droit civil, sur lequel je ne m'aventurerai personnellement qu'avec prudence, je dirai cependant que l'assurance pour compte de qui il appartiendra constitue une stipulation pour autrui par l'effet de laquelle le droit du bénéficiaire entre dans son patrimoine direct sans avoir jamais existé dans le patrimoine du stipulant. C'est le principe bien connu de l'action directe du bénéficiaire contre le promettant.

D'ailleurs, le problème dont nous débattons est aussi vieux que la vente C. A. F. elle-même. En 1912, a paru dans la *Revue de droit maritime* une étude du bâtonnier Crémieux, professeur à la faculté de droit de Paris, qui était, à l'époque, un spécialiste de ces questions et qui dit exactement ce que je viens de dire.

Plus récemment, en 1954, a paru dans une revue belge, *Le Bulletin des assurances*, une étude d'un des meilleurs spécialistes actuels de ces matières, M. André Vaes, qui dit exactement la même chose.

Enfin et surtout, l'ouvrage qui fait actuellement autorité dans le monde entier, le *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, en trois volumes, de M. Robert de Smet, dit aussi exactement ce que je viens d'indiquer.

L'article 25-2 de la police prévoyant cette compensation des primes a toujours été très rarement appliqué, les assureurs, pour des raisons commerciales qu'on aperçoit aisément, répugnant à en faire état.

Mais je dois indiquer au Sénat qu'en 1963 a éclaté à Abidjan le scandale de la S. A. C. I. E. T., cette société qui avait trouvé le moyen de faire vendre par ses commissionnaires sur le marché mondial en C. A. F. — et donc d'assurer en exécution d'une police d'abonnement — un tonnage considérable de cacao dont il s'est révélé un beau jour qu'il n'avait jamais existé nulle part.

Les assureurs se trouvaient ainsi être l'objet d'un total impressionnant de réclamations émanant d'acheteurs de toutes nationalités et, dans le même temps, ils découvraient que la S. A. C. I. E. T. restait leur débitrice pour des sommes non moins considérables, au titre de primes impayées.

Les assureurs ont donc opposé l'article 25-2° de leur police : ils ont prétendu déduire à l'égard des tiers porteurs de bonne foi de certificats d'assurance le montant des primes impayées par la S. A. C. I. E. T.

Je passe sur les événements qui se déroulèrent depuis pour dire tout simplement qu'une procédure fut engagée, en particulier devant le tribunal de commerce de la Seine qui, par un jugement récent en date du 16 mai 1966, a rejeté cette prétention et proclamé que les assureurs n'étaient pas fondés à opposer à un tiers porteur de bonne foi de certificat d'assurance le non-paiement de la prime par le souscripteur de la police d'abonnement.

Ce jugement, mes chers collègues, est actuellement frappé d'appel. La 5^e chambre de la Cour a fixé pour les plaidoiries la date du 20 novembre prochain.

Je me suis abstenu quant à moi de déposer un amendement — et je voudrais m'en excuser auprès du président et du rapporteur de la commission — à propos d'un sujet sur lequel je n'ai eu vraiment mon attention attirée qu'en dernière limite.

J'avais lu avec beaucoup d'intérêt le rapport de M. Marcilhacy, mais je dois dire également que j'ai été très impressionné lorsque j'ai appris tout le déroulement de cette affaire et en particulier que le département que j'ai l'honneur de représenter était intéressé dans cette affaire.

Voilà, mes chers collègues. Je ne dépose pas d'amendement, mais je voudrais seulement provoquer une réflexion du Sénat dans cette affaire et peut-être ultérieurement, au cours d'une navette, une réflexion du Parlement tout entier pour voir s'il y a lieu de modifier cet article 25 comme il l'a été dans le projet qui nous est actuellement soumis.

M. le président. Par amendement n° 14, M. Dailly propose :

I. — Dans la première phrase de cet article, de remplacer les mots : « ... d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification... », par les mots : « ... d'un transfert antérieur à la notification... » ;

II. — De supprimer la dernière phrase de cet article.

La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, mes chers collègues, si mon amendement avait besoin d'être expliqué, il l'aurait été d'une façon très complète par notre collègue M. Lachèvre.

Je voudrais d'abord m'excuser auprès de M. le président de la commission et auprès de M. le rapporteur de ne pas avoir assisté à la réunion de la commission, sinon l'amendement que je vais défendre maintenant aurait été déposé dès ce moment-là.

J'ignore jusqu'à l'existence de l'affaire à laquelle vient de faire allusion M. Lachèvre. Pour ma part, souffrez que je parle de cette question en vieux praticien, si je puis m'exprimer ainsi, puisque, pendant plus de quinze années, j'ai fait le commerce international de denrées telles que sucre, cacao, café, céréales, oléagineux, etc.

Comme l'a dit M. Lachèvre, le texte du Gouvernement va « tuer » la vente C. A. F.

Il y a plusieurs façons de vendre et d'acheter des marchandises de par le monde : F. A. S. — free along side — c'est-à-dire que la marchandise doit être rendue aux frais du vendeur dans un rectangle marqué à la craie sur le quai. Dès que le capitaine a fait jeter les amarres, il descend et trace un rectangle sur le quai, au long de son navire : c'est l'emplacement de la livraison en F. A. S. Quand on livre une marchandise F. A. S., cela veut donc dire franco à l'intérieur de ce rectangle tracé à la craie le long du navire.

On peut vendre ou acheter les marchandises F. O. B. : « free on board », c'est-à-dire franco à bord, arrimées ou non arrimées suivant que l'arrimage est ou non compris dans le prix de la marchandise, c'est-à-dire à la charge de celui qui achète ou de celui qui vend.

On peut encore acheter aussi C. F. : « cost and freight » ou coût et fret — ici les initiales sont les mêmes en anglais et en français. Cela veut dire que le vendeur doit remettre à l'acheteur un connaissance qui, d'une part, lui reconnaît la propriété de la marchandise et, d'autre part, prouve que le fret a été payé par le vendeur jusqu'à l'arrivée.

Enfin, on peut acheter C. A. F. : coût, assurance et fret. Cela signifie que les acheteurs recevront, en outre, un certificat d'assurance, celui qu'évoquait M. Lachèvre.

A partir du moment où vous insérez dans un texte d'ordre public cette seconde phrase : « Mais en cas de sinistre, l'assureur pourra leur opposer, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice », cela signifie qu'en cas de sinistre total ou partiel — je reviendrai tout à l'heure à cette question du sinistre — l'acheteur qui paye les documents qu'on lui présente, soit par un accreditif en banque, soit par tout autre moyen, ne serait plus assuré que le certificat d'assurance qui figure parmi ces documents est bien « net » et que si, en vertu de ce certificat d'assurance, il a à faire valoir ses droits, la compagnie d'assurances pourrait déduire des sommes qui seraient dues audit acheteur le montant des primes impayées par le vendeur. Ce serait la négation de la vente C. A. F. puisque les acheteurs ne pourraient ainsi s'exposer à avoir, le cas échéant, à payer deux fois le prix de l'assurance, une première fois dans le prix C. A. F. payé au vendeur et une seconde fois par imputation sur les sommes à recevoir des assureurs.

Plus personne en France ne pourrait, dans ces conditions, prendre le risque d'acheter en C. A. F. Pourquoi priver délibérément le commerce international français de ce mode de transaction universellement et quotidiennement pratiqué ?

J'ajoute encore un point. Puisque dans mon amendement je supprime la seconde phrase de l'article, je propose aussi de supprimer également, dans la première phrase, les mots : « à tout sinistre ».

« La suspension et la résiliation de l'assurance sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation », dit le texte. M. Marcilhacy, tout à l'heure, évoquait à bon droit les délais de transmission. Supposez que j'aie acheté une marchandise C. A. F. J'ai mon connaissance et mon certificat d'assurance. Je la revends toujours en C. A. F. Où est-elle ? Je n'en sais rien. Elle est « flottante ». Il y a une avarie. Le bateau coule. Je peux n'en savoir toujours rien au moment où je la revends. Il faut bien que mon acheteur puisse se retourner contre l'assurance et que ce soit moi ou lui, qu'y a-t-il de changé pour l'assurance ? Rien. Alors pourquoi limiter le délai de transfert ? Il n'y a aucune raison. Je dois pouvoir endosser à mon acheteur mon connaissance, et aussi mon certificat d'assurance, et ceci sans avoir à m'assurer que cet endos, ce transfert est bien antérieur à un sinistre dont je n'ai d'ailleurs pas les moyens d'être informé.

La vente en C. A. F. est de pratique internationale. Elle figure dans tous les « Incoterms » des chambres de commerce internationales. Vous ne pouvez pas la rendre impraticable aux seuls négociants français.

J'ajoute qu'à la limite il arrive de vendre en C. A. F. des marchandises embarquées sur un bateau dont tout le monde sait qu'il est avarié. Oui, un navire a eu une avarie, il est coupé en deux, par exemple, les cloisons étanches ont fonctionné et on remorque la partie qui flotte. Un capitaine d'avarie est désigné et personne ne sait ce qu'on trouvera à l'intérieur. Eh bien ! il y a des personnes dont le métier est justement d'acheter des cargaisons ainsi avariées. Alors, pour les vendre, il faut bien que vous puissiez leur endosser et les connaissances et les documents d'assurance.

Vous voyez que la vente en C. A. F. se fait à tout moment et se pratique même quelquefois après sinistre, motif supplémentaire pour supprimer les mots : « antérieur à tout sinistre ».

Voici, sur un plan général et en qualité de praticien de ces sortes d'affaires, ce que je me devais d'indiquer au Sénat. Je renouvelle mes excuses à M. le rapporteur pour ce dépôt tardif et je demande à mes collègues, en votant mon amendement, de se refuser à priver le négoce international français d'une possibilité de commerce qui est de pratique courante.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Mes chers collègues, le texte qui vous est soumis a été délibéré par une commission composée de magistrats et professeurs éminents, et de représentants de toutes les professions intéressées. De mon côté, saisi du dossier, j'ai demandé aux différents ministères compétents de m'envoyer les fonctionnaires les plus avertis des problèmes soulevés. Enfin, j'ai reçu d'un certain nombre d'associations de cette grande famille du droit maritime et du shipping des observations qui ont toutes été passées au crible. J'ai terminé ce travail avec un sentiment de grande humilité, je ne saurais trop

le répéter, mais en même temps avec la certitude qu'il s'agissait d'un domaine dans lequel toute improvisation est dangereuse.

Si j'ai quelque reproche à faire à l'égard du texte — je ne me suis pas privé de le faire quelquefois — c'est qu'il est un peu trop particulariste. Ce texte est destiné à des spécialistes.

Je vais vous faire un aveu : en dépit de leurs excellentes interventions, aussi bien mon collègue Lachèvre que M. Etienne Dailly n'ont pas réussi à me convaincre. Ils n'ont pas réussi à m'expliquer le mécanisme de la vente C. A. F. Dans ces conditions, je crois qu'il y aurait imprudence pour moi à prendre une décision.

Je ferai d'ailleurs remarquer que nous sommes en train d'étudier ce texte en première lecture avant même que l'Assemblée nationale en ait connu.

Je pense d'ailleurs, si j'ai bien compris ce qu'en définitive a dit M. Etienne Dailly, que le seul point important, c'est la connaissance du sinistre. Vous ne voulez pas que l'on fasse jouer la date du sinistre sans que les intéressés en aient eu connaissance, sinon laissez-moi vous dire que vous tomberiez sous les foudres d'autres articles de ce monument législatif.

Peut-être n'ai-je pas bien compris, malgré un très sérieux effort d'attention. Mais en toute honnêteté, j'avoue ne pas avoir d'avis aujourd'hui et je demande en conscience, au Sénat, de repousser l'amendement.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Je voudrais dire à mon excellent collègue et ami M. Marcilhacy, que sa réponse me paraît contestable, sinon contradictoire. Et, d'abord, je voudrais l'éclaircir sur un point de détail, ensuite lui dire pourquoi il me paraît contradictoire, après ce qu'il vient de nous indiquer, d'aboutir à de telles conclusions.

Le point que je veux préciser est le suivant : ce n'est pas tant l'antériorité du sinistre qui m'intéresse ; c'est le fait qu'à partir du moment où quelqu'un qui achète une marchandise C. A. F., quel que soit le moment de la transaction, n'a pas la certitude que, contre son certificat d'assurance, il pourra se faire rembourser intégralement, sans aucune compensation quelconque, le prix des marchandises qui seraient avariées, vous allez faire fuir les négociants devant les ventes C. A. F., « tuer » la vente en C. A. F. et créer des difficultés dans un domaine où il n'en existe pas jusqu'à présent. C'est tout ce que je veux dire.

Quand on achète une marchandise, elle doit être saine, loyale et marchande. Quand on l'achète en C. A. F. elle n'est saine, loyale et marchande que si le certificat d'assurance correspond à une police payée ou non, mais dont, en tout état de cause, on ne viendra jamais demander le coût à l'acheteur parce que, précisément, il a acheté C. A. F., donc qu'il a déjà payé le prix de l'assurance et que, pour le règlement de cette police, on ne pourra se retourner que contre le vendeur et jamais contre l'acheteur. C'est cela la chose importante, sinon, vous supprimez une pratique de commerce international qui est courante et sans doute la plus commode.

J'ai ajouté, mais à titre subsidiaire, que, dans la première phrase, il fallait supprimer « antérieure à tout sinistre » parce que j'ai fait la remarque que la vente en C. A. F. devait pouvoir s'exercer et s'exerçait en fait sans avoir connaissance de l'éventualité d'un sinistre et même après sinistre.

Mais, monsieur le rapporteur, là où je ne vous suis pas, c'est lorsque vous nous dites, « c'est très complexe, très difficile ; des gens extrêmement compétents se sont réunis à ce propos. En toute honnêteté, ajoutez-vous, je ne peux pas avoir d'avis aujourd'hui » et que vous ajoutez « alors je m'oppose à l'amendement ». C'est justement pour cela qu'il faut ne pas le voter conforme pour que le texte ne disparaisse pas dans une trappe et que nous ne le revoyions plus.

Au contraire, et partant très exactement du même raisonnement que vous aviez fait tout à l'heure à propos d'un autre article et auquel M. le garde des sceaux a bien voulu se rallier puisqu'il a dit : « Je combats l'amendement mais je suis d'accord pour venir au rendez-vous en cours de navette » — je lui avais d'ailleurs dit : en somme, vous le combattez, mais vous souhaitez que nous le votions pour que nous puissions continuer à parler à ce rendez-vous — je vous demande d'avoir la gentillesse de laisser voter mon amendement de telle façon que l'article 25 ne soit pas voté conforme et que nous ayons l'occasion d'en discuter à nouveau au cours de la navette.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Vous oubliez, monsieur Dailly, que le texte a été déposé en première lecture au Sénat. C'est la première fois que le Parlement a à se prononcer. Il n'est donc pas question d'un texte voté conforme, et l'Assemblée nationale va examiner le projet de loi en entier.

M. le président. La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Je vous rends les armes sur ce point, mais alors, raison de plus pour voter mon amendement ! Ainsi, l'Assemblée nationale saura qu'il y a là un problème, qu'il lui faut l'examiner, tandis que si vous votez l'article 25 sans amendement — je sais bien que les rapporteurs de l'assemblée lisent avec soin le compte rendu des débats du Sénat — mais pourquoi donner l'impression que nous sommes d'accord avec le Gouvernement, alors que M. le rapporteur est le premier à reconnaître qu'il y a un problème à revoir. Voilà pourquoi j'insiste et je demande à mes collègues de voter mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je reste ferme sur ma position.

M. Lachèvre et vous-même, mon cher ami, vous avez accompli un effort de grande qualité sur un sujet qu'en dépit de la qualité de votre dialectique je ne suis pas sûr d'avoir saisi ; je le dis avec humilité.

Dans ces conditions, j'estime que je trahirais la confiance dont on veut bien ce soir m'entourer si je disais que j'ai aujourd'hui un avis et si, en conséquence, j'abandonnais la position de la commission.

Encore une fois, le feu n'est pas à la maison. Vous avez peut-être raison, mais il se peut aussi que je n'aie pas tort, et même, si j'ai bien compris vos explications, je devrais craindre que votre amendement ne soit insuffisant.

M. Roger Lachèvre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lachèvre.

M. Roger Lachèvre. Je comprends très bien que nous sommes ici, si j'ose dire, au premier stade de la réflexion. C'est, je pense, une raison supplémentaire pour que la navette s'engage sur une première prise de position du Sénat.

Mais je voudrais vous poser une question, monsieur le rapporteur : pourquoi faites-vous dans cette affaire une place particulière à l'assurance et pourquoi ne mettez-vous pas en cause le fret ? Je vous pose la question, car c'est vraiment tout le mécanisme de la vente C. A. F. que vous mettez en cause, avec le préjudice que cela peut représenter à la fois pour le pavillon français et l'industrie française de l'assurance. Pourquoi ne mettez-vous pas en cause le fret ?

Je ne suis pas un spécialiste de ces problèmes-là. Je les connais sur le plan maritime, mais je les connais moins sur le plan commercial. Je vous pose donc cette question. Quand un acheteur achète C. A. F., on lui donne un document qui atteste qu'il a droit à la marchandise, que le fret a été payé et que l'assurance a été payée aussi. Pourquoi mettez-vous seulement en cause l'assurance ?

Je vous supplie de croire que c'est une affaire sérieuse et dont vous ne soupçonnez pas les conséquences.

C'est la raison pour laquelle je demande à nos collègues — car dans le fond c'est notre métier que nous faisons — d'engager la navette dès cette première séance. Si on nous démontre que nous avons tort, nous nous inclinons, mais je demande qu'on nous en fasse également la preuve pour le fret, et non pas seulement pour l'assurance.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Une grave question de principe se pose. Tout à l'heure notre collègue M. Lachèvre a terminé en disant qu'il ne déposait pas d'amendement ; M. Dailly m'a alors prévenu qu'il allait en déposer un. Croyez-vous que si je me rendais, sans que ma conviction soit engagée, aux excellentes interventions que vous venez d'entendre, vous ne me le reprocheriez pas, même très amicalement ?

Le problème pourrait se poser autrement si nous étions en seconde lecture et je demanderais à tout le moins le renvoi en commission. Pour ma part, sur ce sujet si délicat, et que tous ont étudié avec compétence, je ne me sens pas le droit d'abandonner le texte adopté par la commission. Il se peut que

j'ai tort sur le fond de l'article. Nous le verrons en seconde lecture. En tout cas, je n'ai pas, en conscience, le droit de faire ce que j'ai fait tout à l'heure avec l'accord du président de la commission, c'est-à-dire de ne pas suivre celle-ci. Elle m'a chargé de n'accepter aucun amendement sur cet article 25 ; je ne peux donc me rallier à celui de M. Dailly.

M. Jacques Rastoin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Rastoin.

M. Jacques Rastoin. Connaissant très bien moi aussi ces questions de vente C. A. F., je suis tout à fait de l'avis de M. Dailly et de celui de M. Lachèvre et, par conséquent, je voterai l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Il sera inspiré d'une extrême prudence ! (Sourires.) En effet, je suis de l'avis de M. Marcihacy, la réflexion est indispensable et je pense que nous avons encore le temps de reprendre cette discussion. Je ne crois pas pouvoir me faire une religion sur un sujet aussi grave en quelques instants, je le dis comme je le pense.

A priori, la sécurité exige, pour que la suspension et la résiliation de l'assurance soient sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, que son transfert ait lieu avant le sinistre. Un transfert de contrat d'assurance pour être valable doit intervenir avant le sinistre. Sinon nous ouvrons la porte à certaines fraudes. Je ne voudrais pas engager une controverse avec M. Dailly, j'ai la plus grande considération pour l'exposé qu'il a fait tout à l'heure, et tout le respect que mérite sa pensée, mais je suis dans un abîme de méditations et je ne peux pas m'empêcher de laisser mon imagination s'envoler !

Supposez qu'entre le sinistre et la notification un individu, connaissant le sinistre, ait le temps de transférer l'assurance à quelqu'un qui ignore le sinistre, nous entrerions alors dans des complications sans fin. Je ne vous donne pas cet argument comme décisif, mais comme venant d'un esprit assez troublé, je ne vous le cache pas. C'est pourquoi je ne peux pas me rallier à l'amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Etienne Dailly. Tout à l'heure, au cours d'une conversation privée, j'exposerai à M. le garde des sceaux que même dans le cas que son imagination évoque, il faut un certificat net de toute compensation éventuelle et que peu importe le moment où il est transféré.

Je maintiens mon amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 14, auquel s'opposent la commission et le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 25, ainsi modifié.

(L'article 25 est adopté.)

[Article 26.]

M. le président. « Art. 26. — En cas de faillite, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance, en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la résiliation.

« En cas de retrait d'agrément, de faillite, règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits. » — (Adopté.)

[Article 27.]

M. le président. « Art. 27. — L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

« Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation. »

Par amendement n° 6, M. Marcihacy, au nom de la commission, propose de compléter le deuxième alinéa de cet article par les mots suivants : « ...résultant de sa faute ou de sa négligence. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcihacy, rapporteur. Aux termes de cet article, l'assuré doit contribuer au sauvetage des objets couverts par l'assurance et nous demandons que sa responsabilité soit engagée en cas de non-observation de cette règle.

Il va de soi que le dommage dont il est question doit être imputable à l'assuré. Celui-ci ne saurait être tenu pour responsable des agissements de tiers sur lesquels il n'a aucun pouvoir.

C'est pourquoi nous estimons que la responsabilité de l'assuré ne peut être engagée que s'il y a faute ou négligence de sa part.

Je viens de lire un passage de mon rapport écrit, ce qui n'est pas dans mes habitudes. C'est pour vous prouver que la matière n'est pas facile et que l'humilité est une forme de sagesse.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 27, ainsi modifié.

(L'article 27 est adopté.)

[Articles 28 à 39.]

CHAPITRE III

Règlement de l'indemnité.

M. le président. « Art. 28. — Les dommages et pertes sont réglés en avarie, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par la convention. » — (Adopté.)

« Art. 29. — L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés. » — (Adopté.)

« Art. 30. — La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage, sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge. » — (Adopté.)

« Art. 31. — Le délaissement ne peut être ni partiel, ni conditionnel.

« Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de la somme assurée, et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

« L'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété. » — (Adopté.)

« Art. 32. — L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance. » — (Adopté.)

« Art. 33. — L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie. » — (Adopté.)

« Art. 34. — Si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement. » — (Adopté.)

« Art. 35. — Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

« La prescription court contre les mineurs et les autres incapables. » — (Adopté.)

TITRE III

REGLES PARTICULIERES AUX DIVERSES ASSURANCES

CHAPITRE I^{er}

Assurances sur corps.

M. le président. « Art. 36. — L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée. » — (Adopté.)

« Art. 37. — Dans l'assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement jusqu'à la fin du déchargement et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination.

« En cas de voyage sur lest, la garantie court depuis le moment où le navire démarre jusqu'à l'amarrage du navire à son arrivée ». — (Adopté.)

« Art. 38. — Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

« Les jours se comptent de 0 à 24 heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise ». — (Adopté.)

« Art. 39. — L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché ». — (Adopté.)

[Article 40 et article 2 (suite).]

M. le président. « Art. 40. — L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine ».

Par amendement n° 7, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose dans cet article, après le mot : « causés », d'insérer le mot : « directement ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Mesdames, messieurs, nous retrouvons ici l'article 2, qui a été réservé. Dans cet article 2, la commission vous demande de ne pas donner un caractère impératif à cet article 40 qui dispose que « l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine ».

Cet amendement n° 7 peut être envisagé de deux manières.

D'abord, nous demandons que l'on précise les dommages et les pertes causés directement par la faute intentionnelle du capitaine. Cette faute, lorsque nous en discutons avec des spécialistes, nous prenons l'exemple du capitaine qui, par désespoir d'amour, par exemple, décide de se suicider et jette volontairement son bateau sur un récif — hypothèse absurde, Dieu merci ! encore que le cas se soit vu dans le passé. Dans ces conditions, il est bien évident que le dommage doit être causé directement. En effet, les conséquences secondaires d'un suicide sont souvent couvertes par des assurances de responsabilité civile et je suis plongé à l'heure actuelle dans un dossier assez macabre : une personne qui s'est suicidée au gaz a fait exploser la maison et il s'agit de savoir comment va jouer la responsabilité civile.

Premier point, nous demandons que le dommage ou la perte soit causé directement et il n'y a pas d'opposition, du moins je ne le pense pas.

Reste à savoir si l'article 40 va avoir un caractère impératif, c'est-à-dire s'il ne pourra pas y être dérogé par voie de convention particulière. Je vous en ai déjà touché un mot, mesdames, messieurs, et je voudrais que l'on réfléchisse à ce problème des assurances maritimes et de la situation de l'armateur par rapport au capitaine.

Vous ne pouvez pas vous assurer contre une faute intentionnelle. Si vous voulez vous assurer contre la volonté de jeter votre voiture sur un platane, aucune compagnie d'assurance ne vous signera un contrat et, si elle le faisait, il serait nul.

Il y a au banc du Gouvernement assez de civilistes pour me donner tort ou raison, car nous travaillons maintenant un peu dans l'intimité. Me tromperais-je fort, ou bien peut-on parfaitement se garantir en matière automobile contre, si je peux me permettre des termes d'argot, « le coup de dingue » du conducteur ? Même s'il y avait une assurance excluant le conducteur qui a l'intention de se suicider en jetant sa voiture sur un platane, le propriétaire d'une flotte de voitures ne pourrait-il pas se couvrir ?

Or, le propriétaire d'un navire est souvent à des milles marins de son capitaine. Si d'aventure — je crois que la question ne se pose à peu près pas — il avait envie de se couvrir contre la faute intentionnelle de son capitaine, on ne voit pas quelle raison de haute moralité l'en empêcherait.

Voilà ce que j'avais à dire sur ce sujet. Cet amendement a deux aspects : d'abord le dommage direct et je crois, monsieur le garde des sceaux, qu'il ne devrait pas y avoir de difficultés alors que, si vous ne précisez pas « directement », vous ne savez pas où vous allez. J'aime autant vous dire que vous allez ouvrir les écluses et préparer les inondations. Tout à l'heure vous avez vu avec quelle prudence je vous ai invité à traiter des

dommages dans cette affaire du *Torrey Canyon*. Maintenant, soyez prudent. L'adverbe que nous proposons d'ajouter est bénéficiaire pour tout le monde.

Quant au caractère impératif, je ne vois pas que la moralité y ait tellement à faire et, après tout, j'estime que la liberté de contracter en la matière, à condition que ce soit bien explicite, n'est pas plus mal. De plus, cela rendra nos compagnies d'assurances plus concurrentielles car je ne vous apprendrai pas qu'en matière de *shipping* tout ce que les assurances françaises ne contractent pas on le transmet aux *Lloyds*, ce qui n'est pas tellement mieux !

M. le président. Monsieur le ministre, je vous demande l'avis du Gouvernement tant sur l'amendement n° 7 à l'article 40 que sur l'amendement n° 1 qui porte sur l'article 2 et que tout à l'heure nous avons réservé. Permettez-moi de rappeler les termes de l'article 2 et de l'amendement n° 1.

« Art. 2. — Ne peuvent être écartées par les parties au contrat les dispositions des articles 3, 6, 7, 10, 12, 13, alinéa 1^{er}, 17, alinéa 2, 21, 24, 25, 26, 32, 35 et 40. »

Amendement n° 1 : « A la fin de l'article 2, remplacer les références d'articles suivantes : « ...25, 26, 32, 35 et 40 », par : « ...25, 26, 32 et 35 ».

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Je suis navré de ne pas répondre à l'appel de notre rapporteur.

Je traite d'abord la première proposition, qui tend à ce que l'assureur garantisse les dommages directement causés par la faute intentionnelle du capitaine. Je ne suis pas convaincu par votre argumentation, monsieur le rapporteur, parce que la distinction entre les dommages causés directement et causés indirectement paraît très délicate à déterminer. Il me paraît donc préférable de laisser les tribunaux maîtres d'apprécier dans chaque cas d'espèce les dommages causés par la faute du capitaine.

Sur la deuxième question, concernant le caractère impératif du texte, là encore je maintiens ma thèse. Je ne crois pas possible de supprimer le caractère d'ordre public des dispositions de cet article. En matière d'assurances terrestres, il est certes possible de s'assurer contre les fautes du préposé, quelle qu'en soit la gravité, mais il est interdit de s'assurer contre les fautes personnelles de l'assuré. En matière d'assurances maritimes, il n'est pas possible de traiter le capitaine comme un simple préposé, comme un simple conducteur. L'indépendance, l'autonomie dont il jouit dans la conduite du navire permettent de le traiter comme l'assuré lui-même. Tous nos textes mettent en relief sa responsabilité, son statut, sa personnalité. Ce n'est pas l'armateur qui, par son comportement, peut risquer et causer personnellement des dommages. A mon avis donc, il faut transposer la règle applicable en matière d'assurance terrestre. La faute intentionnelle du capitaine doit être assimilée à celle de l'assuré lui-même. Voilà ma thèse. Je vais plus loin : autoriser l'assurance des fautes intentionnelles du capitaine permettrait toutes sortes de fraudes et, comme tout à l'heure je laissais voler mon imagination au sujet du texte sur lequel je n'avais pas eu le temps de la réflexion, je vais la laisser voler maintenant à propos d'un texte que j'ai eu le temps d'étudier à fond.

Par exemple, collusion de l'armateur avec le capitaine : après avoir souscrit une police d'assurance sur corps du navire avantageuse, l'armateur s'entend avec le capitaine pour que celui-ci jette le navire sur des récifs. Vous m'objecterez que cet exemple est un peu fort, mais, après tout, nous avons pour rôle d'empêcher ce genre de sinistre provoqué.

Une telle faculté de souscrire une assurance de cette nature doit être prohibée pour des raisons d'ordre public et aussi de moralité du contrat, cela à l'exemple de l'interdiction de l'assurance contre la faute intentionnelle de l'assuré en matière d'assurance terrestre.

Telle est ma thèse, qui est tout à fait contradictoire avec la vôtre. C'est pourquoi, je maintiens mon opposition aux deux amendements proposés.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je vais reprendre les deux points. Monsieur le garde des sceaux, sur la seconde question on peut hésiter. Sur la première, je m'en excuse, je crois que vous avez tort et là aussi je vais laisser aller mon imagination. Si vous n'admettez pas les dommages causés « directement » par la faute intentionnelle du capitaine, vous allez rendre impossible la passation en France de contrats que des compagnies étrangères accepteraient peut-être. De plus, que va-t-il se passer ? Nous allons avoir des dommages à répétition.

Nous avons parlé du *Torrey Canyon* ; imaginons que le commandant du *Torrey Canyon* ait pu faire une faute intentionnelle, ce qui n'a pas été admis...

M. Louis Joxe, garde des sceaux. J'y ai pensé.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. ... et ce qu'il ne faut pas admettre, à qui vous adresseriez-vous pour le dédommagement ? Au capitaine, qui est maintenant un pauvre homme gisant quelque part dans un hôtel de second ordre en Italie ? Plus d'assurance, plus de garantie, bravo pour les compagnies d'assurance. Tout est gagné, on prouve la faute intentionnelle du capitaine et c'est terminé. Il reste un malheureux bougre qui paie de sa réputation et de son brevet de capitaine.

Admettez avec moi que lorsque, par prudence, je précise qu'il doit s'agir du dommage direct, c'est-à-dire le dommage causé par l'erreur intentionnelle du capitaine, dans cette limitation de faculté d'assurance je suis raisonnable.

En ce qui concerne le caractère d'ordre public, monsieur le garde des sceaux, vous nous avez donné avec beaucoup de finesse et d'humour quelques exemples de fraude en matière d'assurance maritime. Si j'avais le temps de le faire, en privé, je vous en donnerais bien d'autres. Mais ce n'est pas une raison car il faut quand même qu'il y ait faute intentionnelle, que l'affaire soit pénale, que le responsable y risque sa liberté, que, tout de même elle l'engage. Dans certains pays, on n'est pas tendre pour la faute intentionnelle du capitaine, cela peut aller assez loin. Et vous ne laisserez pas à ce malheureux propriétaire du navire la possibilité de contracter une assurance ! Là encore, les compagnies d'assurances ne sont pas des entités mineure, elles sont très capables de se défendre et elles le font assez bien.

Je suis moins ferme sur la deuxième partie que sur la première, mais sur celle-ci je me permets d'insister, si vous ne limitez pas aux conséquences directes la faute du capitaine, ce ne sont pas des écluses que vous ouvrez, c'est l'inondation des Pays-Bas en 1940.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 7, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 40 ainsi modifié.

(L'article 40 est adopté.)

M. le président. Nous revenons à l'article 2 et à l'amendement n° 1 dont il est affecté. J'en ai rappelé les termes.

Personne ne demande la parole sur l'amendement ou sur l'article ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 1, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, ainsi modifié.

(L'article 2 est adopté.)

[Articles 41 à 53.]

M. le président. « Art. 41. — Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles 10 et 30. » — *(Adopté.)*

« Art. 42. — L'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, à peine de nullité, qu'avec l'accord des assureurs du navire.

« Lorsqu'une somme est assurée à ce titre, la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme ainsi garantie.

« L'assureur n'est tenu que dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire à la suite d'un risque couvert par la police ; il n'a aucun droit sur les biens délaissés. » — *(Adopté.)*

« Art. 43. — A l'exception des dommages aux personnes l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant. » — *(Adopté.)*

« Art. 44. — Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir. » — *(Adopté.)*

« Art. 45. — Dans l'assurance à temps la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou à la notification du délaissement. » — *(Adopté.)*

« Art. 46. — Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit. » — *(Adopté.)*

« Art. 47. — Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police, l'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime. » — *(Adopté.)*

« Art. 48. — Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

« 1° Perte totale :

« 2° Réparation devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée ;

« 3° Impossibilité de réparer ;

« 4° Défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles. » — *(Adopté.)*

« Art. 49. — En cas d'aliénation ou d'affrètement coque-nue du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur, à charge par lui d'en informer l'assureur dans le délai de dix jours et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu envers l'assureur en vertu du contrat.

« Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

« L'aliénateur ou le fréteur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement. » — *(Adopté.)*

« Art. 50. — L'aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété entraîne seule l'application de l'article précédent. » — *(Adopté.)*

« Art. 51. — Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux contrats d'assurance concernant le navire qui n'est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

« Elles sont applicables aux navires en construction. » — *(Adopté.)*

CHAPITRE II

Assurances sur facultés.

M. le président. « Art. 52. — Les marchandises sont assurées soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite flottante. » — *(Adopté.)*

« Art. 53. — Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police. » — *(Adopté.)*

[Article 54.]

M. le président. « Art. 54. — Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à cette partie du voyage. »

Par amendement n° 8, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la fin de cet article :

« ...sont applicables à l'ensemble du voyage. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Cet amendement peut entrer dans la catégorie des amendements rédactionnels. On ne sait pas ce qu'est une « partie du voyage ». L'expression « l'ensemble du voyage » me semble plus près de la vérité et plus compréhensible.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. L'amendement me paraît très convenable. Il est précis et je l'accepte.

M. le président. Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'amendement n° 8, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 54, ainsi modifié.

(L'article 54 est adopté.)

[Articles 55 et 56.]

M. le président. « Art. 55. — Le délaissement des facultés peut être effectué dans les cas où les marchandises sont :

« 1° Perdues totalement ;

« 2° Perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur ;

« 3° Vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert. » — (Adopté.)

« Art. 56. — Il peut également avoir lieu dans les cas :

« 1° D'innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen de transport que ce soit, n'a pu commencer dans le délai de trois mois ;

« 2° De défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois. » — (Adopté.)

[Article 57.]

M. le président. « Art. 57. — Au cas où l'assuré qui a contracté une police flottante ne s'est pas conformé aux obligations prévues par décret, le contrat peut être résilié sans délai à la demande de l'assureur, qui a droit, en outre, aux primes correspondant aux expéditions non déclarées.

« Si l'assuré est de mauvaise foi, l'assureur peut répéter les versements qu'il a effectués pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de l'assuré. »

Par amendement n° 9, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose, au deuxième alinéa de cet article, de remplacer le mot : « répéter », par les mots : « exercer le droit de répétition sur ... ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Cet emploi du verbe « répéter » ne me paraît pas devoir entrer dans le langage du droit maritime. Nous avons préféré revenir à la formule : droit de « répétition », que chacun a apprise sur les bancs de la faculté, parce que « répéter » a deux sens, même au théâtre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement donne raison à votre rapporteur et, par conséquent, accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 9, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 57, ainsi modifié.

(L'article 57 est adopté.)

[Article 58]

CHAPITRE III

Assurance de responsabilité.

M. le président. « Art. 58. — L'assurance de responsabilité ne donne droit au remboursement à l'assuré que si le tiers lésé a été indemnisé et dans cette mesure, sauf en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution du fonds de limitation, dans les termes de l'article de la loi n° du portant statut des navires et autres bâtiments de mer. »

Par l'amendement n° 10, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la fin de cet article :

« ... dans les termes de l'article 62 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Je me suis borné à remplir les blancs du texte du Gouvernement. Je suis sûr de l'accord de ce dernier.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Il ne s'agit pas à vrai dire d'un amendement. En tout cas, le Gouvernement en est d'accord.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 58, ainsi modifié.

(L'article 58 est adopté.)

[Article 59.]

M. le président. « Art. 59. — En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes des articles de la loi n° du portant statut des navires et autres bâtiments de mer, n'ont pas d'action contre l'assureur : »

Par l'amendement n° 11, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes des articles 58 à 60 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, n'ont pas d'action contre l'assureur. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. Comme pour l'autre amendement, je me suis borné à combler les blancs du texte.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement est d'accord pour que les blancs soient comblés.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 59 ainsi modifié.

(L'article 59 est adopté.)

[Article 60.]

M. le président. « Art. 60. — L'assurance de responsabilité, qui a pour objet la réparation des dommages matériels causés aux tiers par le navire et qui sont déjà couverts dans les termes de l'article 43, ne produit d'effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps. »

Par amendement n° 12, M. Marcilhacy, au nom de la commission, propose de supprimer le mot : « déjà ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcilhacy, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Sur lequel le Gouvernement est d'accord.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'article 60 ainsi modifié ?...

Je le mets aux voix.

(L'article 60 est adopté.)

[Articles 61 et 62.]

M. le président. « Art. 61. — Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur constituée, par événement, la limite de son engagement. » — (Adopté.)

Dispositions générales.

M. le président. « Art. 62. — Sont abrogés les articles 332 à 396, 431, 432 et 435 du code de commerce ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi. » — (Adopté.)

[Article 63.]

M. le président. « Art. 63. — La présente loi n'est pas applicable aux contrats d'assurance qui ont pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance. A titre provisoire, ces contrats sont soumis aux dispositions de la loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance. »

Par amendement n° 13, M. Marcihacy, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« La présente loi n'est pas applicable aux contrats d'assurances ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance.

« A titre provisoire, ces contrats sont soumis aux dispositions de la loi du 13 juillet 1930 relative aux contrats d'assurances. Toutefois, les dispositions de l'article 53 de cette loi ne font pas obstacle à l'application des règles concernant l'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution du fonds de limitation telles qu'elles sont prévues par les articles 58 et 59 de la présente loi. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Marcihacy, rapporteur. La navigation de plaisance doit faire l'objet — M. le garde des sceaux en a déjà parlé — d'un texte spécial. Il nous a sauté aux yeux quand nous avons examiné cet article que le texte sur le statut des navires instituant le fonds de limitation de garantie ne pourrait pas s'appliquer à cette navigation. Il y avait là une situation qui ne pouvait pas être réglée de manière cohérente tant que le statut de la navigation de plaisance n'était pas fixé, ce qui n'est pas facile. Cela commence-t-il au *Moth*, cela se termine-t-il au yacht de tel armateur grec que nous connaissons tous ? Je l'ignore, mais il y a des choses à déterminer et la situation ne pouvait être laissée en l'état.

C'est la raison de l'amendement, qui permettra, sans incidence sur le prochain statut de la navigation de plaisance, de faire jouer le fonds de limitation de garantie et la convention internationale.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Louis Joxe, garde des sceaux. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement accepté par le Gouvernement.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Ce texte devient donc celui de l'article 63.

[Articles 64 et 65.]

M. le président. « Art. 64. — La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux assurances maritimes. » — (Adopté.)

« Art. 65. — La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer. » — (Adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

— 14 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Martial Brousse, René Blondelle, Georges Bonnet, Mme Marie-Hélène Cardot, MM. Louis Courroy, Jean Deguise, Hector Dubois, Charles Durand, Robert Gravier, Marcel Lemaire, Pierre-René Mathéy, François Patenôtre, une proposition de loi tendant à rendre la communauté des chasseurs en forêt collectivement responsable des dégâts causés par les sangliers.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 225, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires économiques et du plan, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une commission spéciale. (Assentiment.)

— 15 —

RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique précédemment fixée au mardi 25 avril, à quinze heures :

1. — Débat sur la déclaration du Gouvernement lue au Sénat le 18 avril 1967.

2. — Scrutins pour l'élection par suite de vacances :

1. D'un délégué titulaire représentant la France à l'assemblée consultative prévue par le statut du Conseil de l'Europe, en remplacement de M. Jacques Baumel, élu député ;

2. D'un délégué représentant la France à l'assemblée unique des communautés européennes, en remplacement de M. Charles Naveau, élu député.

(Ces scrutins auront lieu pendant la séance publique, dans l'une des salles voisines de la salle des séances, conformément à l'article 61 du règlement. Ils seront ouverts pendant une heure.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures vingt minutes.)

Les chefs adjoints
du service de la sténographie du Sénat,
MARCEL PÉDOUSSAUD, RAOUL JOURON.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 18 avril 1967.

Titre du projet de loi :

AMÉLIORATION DE L'HABITAT

Page 156, 2^e colonne, 28^e ligne :

Au lieu de : « ...autrement que pour permettre... »

Lire : « ...sauf pour permettre... »

Propositions de la conférence des présidents.

La conférence des présidents a fixé comme suit l'ordre des prochains travaux du Sénat :

A. — Mardi 25 avril 1967, quinze heures, éventuellement le soir.

Débat sur la déclaration du Gouvernement lue au Sénat le 18 avril 1967 ;

Scrutins pour l'élection, par suite de vacance :

D'un délégué titulaire représentant la France à l'Assemblée consultative prévue par le statut du Conseil de l'Europe ;

D'un délégué représentant la France à l'Assemblée unique des communautés européennes.

(En application de l'article 61 du règlement, ces scrutins auront lieu, pendant la séance publique, dans la salle voisine de la salle des séances.)

B. — Mercredi 26 avril 1967, quinze heures.

1^o Discussion des questions orales avec débat jointes de MM. Jean Périquier et Marc Pauzet à M. le ministre de l'agriculture sur le prix du vin et la situation des viticulteurs.

2^o Discussion de la question orale avec débat posée par M. André Dulin à M. le Premier ministre et transmise à M. le ministre de l'agriculture, sur le prix du lait à la production.

C. — Jeudi 27 avril 1967, quinze heures.

Ordre du jour prioritaire :

Discussion du projet de loi (n° 160, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la Cour de cassation.

NOMINATION DE RAPPORTEURS

(Article 19 du règlement.)

COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN

M. Pinton a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 185, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux conditions de nationalité exigées du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

M. Yvon a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 199, session 1966-1967) relatif aux événements de mer dont la commission des lois a été saisie au fond.

M. Brun a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 200, session 1966-1967) portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation dont la commission des finances est saisie au fond.

M. du Halgouet a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 286, session 1961-1962), adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la réparation des dommages causés aux cultures par les sangliers, en remplacement de M. de Pontbriand.

COMMISSION DES LOIS

M. Jozeau-Marigné a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 201, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée nationale, portant réforme du droit des incapables majeurs.

M. de Montigny a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 219, session 1966-1967), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à proroger les pouvoirs de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances.

M. de Montigny a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 220, session 1966-1967), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à proroger les pouvoirs de la Chambre des députés des Comores.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 20 AVRIL 1967

(Application des articles 69 et 71 du règlement.)

779. — 20 avril 1967 — M. Louis Jung rappelle à M. le ministre de l'agriculture que depuis le 1^{er} janvier 1966, l'office national des forêts a été substitué à l'ancienne administration des eaux et forêts pour assurer la gestion des forêts communales soumises au régime forestier (loi du 23 décembre 1964). Il attire son attention sur le fait que depuis cette date les personnels techniques de l'ancienne administration des eaux et forêts (chefs de districts et agents techniques) attendent toujours la sortie de leurs nouveaux statuts et une revalorisation de leur situation indiciaire qui tiennent compte de la technicité qui est la leur et des missions de plus en plus importantes qui leur sont confiées. Il lui demande de bien vouloir faire connaître ses intentions en ce qui concerne le règlement dans les meilleurs délais de la situation des personnels techniques des forêts.

780. — 20 avril 1967. — M. Pierre Barbier rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que les charges d'aide sociale ne cessent de s'aggraver dans tous les départements, sans d'ailleurs que les indigents voient leur situation s'améliorer notablement : une telle évolution apparaît incompréhensible après la généralisation de la sécurité sociale agricole, dont il avait été annoncé qu'elle soulagerait les budgets départementaux, précédemment mis à contribution pour pallier les insuffisances de la protection sociale des ruraux ; quoi qu'il en soit, l'étatisation prononcée en 1964 des services départementaux d'aide sociale fait apparaître un divorce entre l'autorité — que l'Etat exerce pratiquement sans partage — et les responsabilités financières, qui pèsent de plus en plus lourdement sur les collectivités locales. Il lui demande en conséquence : 1^o s'il n'estime pas que la dissociation des conseillers et des payeurs est la principale cause d'une évidente détérioration de la gestion qui n'explique que trop bien l'accélération de la hausse de ces dépenses ; 2^o dans quelle mesure la modification, si souvent promise des barèmes de répartition des charges d'aide sociale entre l'Etat, les départements et les communes, permettra de remédier à cette anomalie ; 3^o quand seront publiés les nouveaux barèmes.

781. — 20 avril 1967. — M. Pierre Barbier rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances qu'aux termes de la loi du 31 décembre 1959, les ressources visées à l'article 1621 ter du code général des impôts, soit les 43/97 du produit de la cotisation créée à l'article 1614 dudit code, qui étaient utilisées pour le financement de l'allocation scolaire seraient maintenues, que les fonds employés pour les écoles publiques seraient à la disposition des départements au profit de ces établissements, que les fonds affectés aux écoles privées sous contrat seraient mis à la disposition des collectivités locales pour être utilisés en faveur de ces établissements, et enfin que des prestations équivalentes à l'allocation scolaire pourraient être versées aux écoles non liées à l'Etat par contrat. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître : 1^o quel a été, d'une part, pour la période du 1^{er} janvier 1952 au 31 décembre 1964, d'autre part, pour la période du 1^{er} janvier 1965 au 31 décembre 1966, le produit total des ressources perçues par l'Etat en application de la loi du 28 septembre 1951 et des textes subséquents ; 2^o quel a été, pour les mêmes périodes, le montant total des fonds distribués en application de la loi du 28 septembre 1951 (allocation scolaire servie d'une part aux écoles publiques, d'autre part aux écoles privées, et versements aux œuvres éducatives jusqu'en 1965) et en application du décret du 1^{er} octobre 1954 (améliorations de l'hygiène alimentaire dans les écoles) ; 3^o dans l'hypothèse où une différence apparaîtrait entre le produit des ressources précitées, que le législateur a expressément affecté aux établissements scolaires, et les fonds effectivement distribués : a) comment il entend apurer le solde créditeur, qui représente

une créance indiscutable des collectivités locales et des établissements d'enseignement ; b) s'il n'estime pas le moment venu d'ajuster le taux de l'allocation scolaire, qui n'a pas été relevé depuis treize ans, alors que pendant la même période les ressources collectées au titre de la T. V. A. n'ont cessé d'augmenter, tandis que les charges d'équipement et de fonctionnement des établissements scolaires ont approximativement triplé, cependant que les subventions budgétaires de l'Etat pour l'enseignement primaire n'ont cessé de diminuer ; c) au cas où une réponse négative serait donnée à la question précédente, s'il n'estime pas que vis-à-vis des assujettis à la T. V. A. comme vis-à-vis des établissements scolaires, c'est un détournement de fonds que de continuer à percevoir un impôt légalement grevé d'une affectation qui n'est que partiellement respectée.

782. — 20 avril 1967. — M. André Colin demande à **M. le ministre de l'intérieur** : 1° pour quelles raisons, alors que l'échouement du pétrolier « Torrey-Canyon » a eu lieu le 18 mars, les mesures de protection des côtes bretonnes, actuellement envahies par des nappes de pétrole, n'ont été prises qu'alors que la menace était imminente ; 2° quelles mesures nouvelles, compte tenu de l'expérience, le Gouvernement compte mettre en œuvre pour éviter que d'autres zones côtières ne soient elles aussi envahies par les nappes de pétrole ; 3° s'il est dans l'intention du Gouvernement de considérer les régions touchées par la catastrophe comme régions sinistrées et quelles sont les dispositions qu'il compte prendre en ce qui concerne l'aide à apporter aux départements et aux communes qui ont été touchées ; 4° devant l'ampleur des dégâts causés aux particuliers, comment ceux-ci pourront être couverts des dommages qu'ils ont subis.

783. — 20 avril 1967. — M. Paul Pauly attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement et du logement** sur la spéculation foncière. Les prix des terrains à bâtir ou susceptibles de le devenir ont atteint des chiffres hors de proportion avec leur valeur réelle, réduisant ainsi les possibilités d'initiative des collectivités locales et des organismes H. L. M. Elle aboutit aussi à mettre les personnes disposant de ressources modestes dans l'impossibilité de construire. Dans l'état actuel de la législation, départements et communes ne peuvent le plus souvent acquérir à l'amiable des réserves foncières nécessaires à leur expansion parce que les titulaires de droit réel sur le terrain savent que la procédure d'expropriation aboutit généralement à leur accorder des indemnités supérieures à la valeur d'usage. C'est ainsi que dans le département de la Creuse, à part quelques cas exceptionnels, les indemnités fixées par le juge d'expropriation sont supérieures de 25 à 100 p. 100 au prix de base établi par l'administration des domaines, et, dans plusieurs cas d'appel formé par les expropriés, la cour d'appel a arrêté des prix nettement supérieurs à ceux fixés par le juge d'expropriation. Or, bien que supérieures aux prix pratiqués entre particuliers, les évaluations des domaines étaient inférieures aux indemnités demandées par les expropriés et à celles fixées par le juge d'expropriation. Cette situation n'est pas particulière au département de la Creuse ; il est en effet assez surprenant de constater que la terre vaut proportionnellement bien davantage dans un pays pauvre que dans un pays riche. Quoi qu'il en soit, il lui demande s'il ne conviendrait pas de remédier aux anachronismes de l'expropriation en habilitant les tribunaux administratifs à fixer les indemnités dues aux expropriés ainsi que le préconisent certains de nos collègues, dans une proposition de loi déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale. Cette réforme ne traduit pas une défiance à l'égard des tribunaux de l'ordre judiciaire et ne repose pas sur le secret espoir que les juges du contentieux administratif seront plus favorables aux intérêts des collectivités publiques. Elle veut simplement marquer que dans un conflit entre un droit particulier, si légitime soit-il, et les impératifs de l'intérêt général, le choix ne saurait se discuter. Cette procédure administrative offrirait d'ailleurs les mêmes garanties pour l'exproprié mais présenterait des avantages quant à son coût et à sa rapidité.

784. — 20 avril 1967. — M. Joseph Raybaud demande à **M. le Premier ministre** de bien vouloir lui faire connaître : 1° les enseignements que le Gouvernement tire de l'application des décrets n°s 64-250, 64-251 et 64-252 du 14 mars 1964, relatifs aux départements et aux circonscriptions d'action régionale, et créant les commissions de développement économique régional ; 2° si ces enseignements sont susceptibles de conduire le Gouvernement à reconsidérer, d'une part, l'organisation des services départementaux et régionaux de l'Etat, notamment en ce qu'elle concerne les investissements, d'autre part, la composition et les attributions des commissions de développement économique régional.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 20 AVRIL 1967

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

6766. — 20 avril 1967. — M. Louis Jung expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les taux de subventions pour travaux d'assainissement ne sont pas actuellement connus pour les communes rurales. Cette situation crée des difficultés dans l'élaboration des budgets communaux et départementaux et entraîne des répercussions néfastes pour l'exécution des programmes de travaux et pour l'établissement du planning des entreprises publiques. Il lui demande de bien vouloir faire connaître le taux des subventions et, en cas de réponse négative, les raisons qui interdisent cette publication.

6767. — 20 avril 1967. — M. François Monsarrat expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'un agriculteur, rapatrié d'Algérie, a bénéficié en 1963 d'un prêt de subsistance et de prêts à long terme et moyen terme du Crédit agricole lui ayant permis d'acquies une exploitation agricole à caractère familial. Cet agriculteur se trouve aujourd'hui dans l'obligation de cesser son activité professionnelle du fait d'une inaptitude au travail agricole pouvant entraîner l'attribution d'une pension d'invalidité de l'assurance maladie des exploitants. Il lui demande si cet agriculteur peut continuer à bénéficier du différé d'amortissement des emprunts du Crédit agricole et s'il peut être dispensé du remboursement du prêt de subsistance dès lors que c'est uniquement pour raison de santé qu'il interrompt son activité agricole en France avant l'expiration du délai de 5 ans suivant son rapatriement. Il lui demande également, dans le cas où un membre de sa famille, également rapatrié, serait susceptible de le remplacer dans son rôle de chef d'exploitation, si celui-ci peut voir transférer sur sa tête le prêt de subsistance et les avantages du différé d'amortissement du Crédit agricole pour le délai restant à courir.

6768. — 20 avril 1967. — M. Jean Bardol expose à **M. le ministre de la jeunesse et des sports** que dans un document de juillet 1966 émanant du service de presse de son département, il était écrit que pendant quatre années d'exécution de la première loi-programme d'équipement sportif et socio-éducatif (1962, 1963, 1964, 1965), les réalisations suivantes auraient été effectuées : « a) dans le domaine de l'équipement sportif : 30 centres sportifs ; 120 stades omnisports ; 400 terrains de compétition ; 684 terrains d'entraînement ; 110 salles de sport ; 360 gymnases ; 10 centres nautiques ; 55 piscines couvertes ; 445 piscines de plein air ; b) dans le domaine de l'équipement socio-éducatif : 645 maisons de jeunes dont 45 maisons principales ; 120 auberges de jeunesse ou centres d'accueil totalisant 6.700 lits ; augmentation de la capacité d'accueil des colonies de vacances de 51.000 lits. » Sans aller jusqu'à demander la publication des implantations prévues, ce qui, somme toute, doit être possible, puisque le service de presse du ministère de la jeunesse et des sports a fait le compte global, et tout en faisant remarquer qu'aucune statistique précise et officielle n'a été communiquée au Parlement, il lui demande de bien vouloir lui indiquer : 1° la définition exacte et le rôle attribué à chacun des éléments d'équipement sportif dont il est fait état ; 2° le nombre de piscines couvertes de 50 mètres terminées le 1^{er} janvier 1967 au titre de la première loi-programme ; le nombre de piscines couvertes de 33,33 mètres terminées dans les mêmes conditions ; le nombre de piscines couvertes de 25 mètres terminées

dans les mêmes conditions ; le nombre de bassins d'apprentissage couverts de 12,50 mètres terminés dans les mêmes conditions ; 3° les mêmes indications concernant les piscines dites de plein air, dans les mêmes catégories. Il serait désireux de connaître les implantations concernant les 55 piscines dont le communiqué susmentionné fait état.

6769. — 20 avril 1967. — M. Marcel Champeix rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que par suite de la transformation d'une partie des C. P. S. A. en cours professionnels, la circulaire interministérielle n° 3289 du 16 août 1966 prévoyait, au paragraphe III C, une coopération interministérielle (éducation nationale - agriculture) pour l'attribution de bourses de l'enseignement public aux élèves des cours agricoles. Il lui signale que, présentement, les services des bourses des inspections académiques n'ont reçu aucune instruction en ce qui concerne les conditions et les modalités d'attribution de ces bourses, et, tenant compte de cette situation, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que l'on puisse procéder à l'attribution de bourses aux élèves des cours agricoles.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

6656. — Mme Marie-Hélène Cardot attire l'attention de M. le Premier ministre sur la question très importante des pollutions des eaux de mer, de fleuves, rivières, canaux et lacs de notre pays. Elle demande à connaître les mesures envisagées par le Gouvernement pour assurer efficacement la sécurité et la santé des populations devant les problèmes posés par : le rejet des résidus du traitement de la bauxite en Méditerranée ; l'immersion de quantités impressionnantes d'obus chargés de gaz de combat ; le déversement dans les eaux de toute nature de sous-produits industriels (acides, phénol, mazout, détergents, cyanures). (Question du 2 mars 1967.)

Réponse. — La pollution des eaux de mer, des cours d'eau et des lacs est actuellement étudiée avec la plus grande attention par les organismes et services intéressés aussi bien sur le plan national que local. L'application de la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 sur le régime et la répartition des eaux et lutte contre leur pollution se poursuit et les organismes des six bassins sont en place : 1° le rejet des résidus du traitement de la bauxite en mer a été, après plusieurs études préliminaires, examinée par une commission d'experts, composée des personnalités scientifiques les plus compétentes dans ce domaine, qui a déposé son rapport en mars 1965. Le point sur cette question a été fait, notamment en réponse à une question écrite n° 18346 de M. Commeray, au Journal officiel, Assemblée nationale du 9 juillet 1966 (p. 2547) par le ministre de l'équipement. Compte tenu du respect des exigences imposées, l'innocuité et l'absence de nuisance de ce déversement ont été établies. La décision prise concilie les divers intérêts en présence, l'opération ayant été jugée essentielle pour l'avenir de l'industrie du traitement de la bauxite en Provence ; les services techniques compétents assureront les contrôles appropriés et veilleront à ce que tout se déroule suivant les obligations jugées nécessaires ; 2° le ministre des armées, en réponse à la question écrite n° 13911 posée par M. Manceau, sur le rejet d'obus contenant des gaz de combat, a exposé dans le Journal officiel, Assemblée nationale (débat n° 32) du 19 mai 1965 cette opération exceptionnelle qui n'a pas été renouvelée depuis 1965. Toutes les précautions avaient été prises et aucun incident n'a été signalé ; 3° les déversements dans les eaux de toute nature de sous-produits industriels (acides, phénol, cyanures, etc.) sont soumis à la législation sur les établissements classés dangereux, insalubres ou incommodes (loi du 19 décembre 1917, modifiée en 1932, 1942, 1961 et 1964). Une instruction aux préfets en date du 6 juin 1953 donne les normes de contrôle des effluents. Ce texte précise que les effluents doivent être neutralisés avant leur déversement, qu'il s'agisse d'un milieu naturel ou d'un réseau public d'assainissement. Il prévoit également que sont interdits tous déversements de composés cycliques hydroxylés et de leurs dérivés halogénés ; sur ce point, toutefois, il convient de noter que les déversements de phénols d'origine naturelle, libérés, toujours en très faibles quantités, au cours du traitement des bois destinés à la production de la pâte à papier, peuvent donner lieu à certaines tolérances. Les déchets de cyanures doivent toujours être détruits, même si le déversement doit avoir lieu dans un égoût car, dans pareil cas, ils peuvent présenter un danger pour le personnel chargé de l'exploitation des ouvrages. Les détergents posent un problème délicat dans tous les pays : par suite de leur large usage à des fins domestiques, des pourcentages minimes mais tou-

tefois décelables de ces produits passent dans les cours d'eau. Des études spéciales se poursuivent en vue d'aboutir au remplacement des détergents trop persistants par des produits biodégradables. L'application de la loi du 16 décembre 1964 doit permettre de rendre plus homogène et plus efficace la réglementation existante.

AFFAIRES SOCIALES

6624. — M. Charles Zwickert expose à M. le ministre des affaires sociales que l'article L. 487 du code de la santé publique définit ainsi la profession de masseur-kinésithérapeute : « pratiquer le massage et la gymnastique médicale ». Ce texte datant du 30 avril 1946 ne répond plus à la réalité des actes que peuvent pratiquer les kinésithérapeutes, tels qu'ils sont précisés par l'arrêté du 6 janvier 1962. Il lui rappelle que des demandes de modification ont été déposées auprès de ses services par les représentants qualifiés de la profession. Il lui demande s'il n'estime pas souhaitable de déposer un projet de loi modifiant l'article L. 487 du code de la santé publique, dans le sens indiqué par les professionnels. (Question du 23 février 1967.)

Réponse. — Le ministre des affaires sociales observe préalablement que l'arrêté du 6 janvier 1962 modifié a pour but de préciser les actes médicaux ne pouvant être pratiqués que par des médecins ou pouvant être pratiqués également par des auxiliaires médicaux. Donnant une liste exhaustive des actes médicaux, ce texte peut difficilement, compte tenu de son objet, permettre une comparaison avec la définition légale de la profession, qui ne peut avoir qu'un caractère général. Tout en remarquant que la définition posée par l'article L. 487 du code de la santé publique n'a pas empêché l'évolution de la profession, compte tenu des exigences de la thérapeutique, le ministre des affaires sociales n'est pas opposé à une modification éventuelle de cet article. Cette question sera mise à l'étude, dès que possible, en liaison avec le corps médical et les organismes consultatifs de la profession.

6658. — M. Roger Carcassonne demande à M. le ministre des affaires sociales à quelle époque sera promulgué le statut des médecins des hôpitaux psychiatriques. (Question du 4 mars 1967.)

Réponse. — La situation des médecins des hôpitaux psychiatriques retient l'attention du ministre des affaires sociales. Les importantes transformations survenues ces dernières années dans les méthodes d'hospitalisation, de traitement et de réadaptation des malades mentaux ont eu pour effet de supprimer la ségrégation asilaire du malade mental et ont, de ce fait, profondément modifié la conception de l'hôpital psychiatrique. Pour tenir compte de cette évolution, il paraît souhaitable de donner aux médecins des hôpitaux psychiatriques, un statut semblable à celui de leurs confrères exerçant à plein temps dans les hôpitaux. Un projet de statut leur accordant une carrière et une rémunération analogues à celle des médecins des hôpitaux de deuxième catégorie, premier groupe, a donc été élaboré. Il a été soumis aux ministères intéressés et fait actuellement l'objet d'une étude par les services du ministère de l'économie et des finances.

AGRICULTURE

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 6670 posée le 13 mars 1967 par M. Roger Houdet.

ARMÉES

6553. — M. Louis Namy rappelle à M. le ministre des armées que le personnel de l'Etat effectuant des vols techniques perçoit des indemnités pour services aériens réellement effectués, ces indemnités, qui n'ont pas été majorées depuis plus de dix ans, tirant leur origine des décrets n° 47-1927 du 7 octobre 1947, n° 50-250 du 27 février 1950 et n° 54-314 du 15 mars 1954. Il lui demande si, compte tenu de la constante et importante majoration du coût de la vie qui s'est produite depuis la fixation du taux de ces indemnités, il n'envisage pas de les reviser. (Question du 31 janvier 1967.)

Réponse. — Il est exact que les taux des indemnités pour services aériens attribués aux personnels civils effectuant des vols techniques n'ont pas été modifiés depuis le décret n° 54-314 du 15 mars 1954. Cette situation n'a cependant pas échappé à l'attention du ministre des armées, et des échanges de vues, dont on ne saurait dès à présent préjuger les résultats, se poursuivent à ce sujet avec les autres départements ministériels intéressés.

INTERIEUR

6664. — M. Alain Poher expose à M. le ministre de l'Intérieur que la loi n° 66-492 du 9 juillet 1966, portant organisation de la police nationale, prévoit en son article 4 que « les dispositions relatives aux statuts des corps nouveaux prévus par la présente loi, ainsi que les décisions prises pour leur application, prendront effet au plus tard le 1^{er} janvier 1968 ». Or, compte tenu de cette date limite, les fonctionnaires des services actifs de la préfecture de police et de la sûreté nationale qui doivent être intégrés dans ces nouveaux corps, s'inquiètent quant à leur avenir et au déroulement futur de leur carrière en raison notamment du silence et du mutisme complet observés par les services administratifs ou ministériels chargés de la préparation et de l'élaboration de ces nouveaux statuts applicables à ces personnels. Lors de la discussion de cette loi, il avait, en personne, assuré devant le Parlement que les syndicats continueraient à bénéficier pendant la phase d'élaboration des statuts, de la plus large audience auprès de ses services et de lui-même (*Journal officiel*, débats A. N. n° 52-1966, p. 2175). Il lui demande donc à quel moment, à quelle date et aussi à quel stade de l'élaboration desdits textes les syndicats des personnels des services actifs de la préfecture de police de la sûreté nationale seront consultés et quelle forme revêtira ladite consultation. Il lui demande également s'il est exact que les modalités du déroulement de carrière au sein de la police nationale seront beaucoup plus proches de celles actuellement en vigueur à la sûreté nationale que de celles de la police parisienne et les raisons de cet éventuel choix qui serait, en particulier, très préjudiciable aux fonctionnaires du corps des gradés et gardiens de la paix de la préfecture de police. (*Question du 9 mars 1967.*)

Réponse. — En réponse à la première question de l'honorable parlementaire, il est précisé que la rédaction d'avant-projets des statuts de la police nationale a dû être précédée d'assez longues études à caractère technique qui ne pouvaient être confiées qu'à des services administratifs. Ces avant-projets sont sur le point d'être terminés ; comme le Gouvernement s'y était engagé devant le Parlement au cours du vote de la loi du 9 juillet 1966, ils vont être communiqués aux syndicats dont les observations seront recueillies et étudiées avec attention. Les entretiens avec les syndicats interviendront avant la rédaction définitive des textes, c'est-à-dire, en tout état de cause, avant leur transmission pour avis au conseil supérieur de la fonction publique et au Conseil d'Etat. Sur la seconde question, il est rappelé que les personnels en tenue de la préfecture de police et de la sûreté nationale appartiennent à des corps dotés des mêmes grades et des mêmes indices, et que les modalités de déroulement de leur carrière sont semblables. Les légères différences qui existent actuellement ont fait l'objet d'examen attentifs. D'une manière générale, les services se sont penchés avec un soin particulier sur le problème de l'harmonisation des déroulements de carrière.

6680. — M. Yvon Coudé du Foresto expose à M. le ministre de l'Intérieur qu'un syndicat intercommunal à vocation multiple vient de recevoir une observation de la Trésorerie générale au sujet de l'allocation aux membres du bureau syndical d'une indemnité de

présence s'élevant à 20 F par réunion. Le trésorier-payeur s'appuie à ce sujet sur la loi du 24 juillet 1952, article 85 et suivants du code municipal. Or, il semble qu'il y ait une différence essentielle entre un conseil municipal dont tous les membres habitent dans un périmètre restreint de la mairie et les membres d'un bureau syndical groupant 357 communes dont certaines sont éloignées de plus de 100 kilomètres du siège du syndicat. De plus, le bureau syndical qui a un nombre de sièges limité (21 en l'espèce) tient une moyenne de quatre réunions par an ; le président ne touche ni rémunération ni indemnité de déplacement, ni indemnité de présence. En conséquence, il lui demande s'il ne conviendrait pas, à l'époque où l'on désire favoriser la constitution de syndicats à vocation multiple, de modifier la réglementation en vigueur pour l'adapter à des circonstances très différentes de celles envisagées par la loi du 24 juillet 1952. (*Question du 18 mars 1967.*)

Réponse. — Le champ d'application de la loi du 24 juillet 1952 (art. 85 et suivants du code de l'administration communale) est limité aux seuls maires, adjoints et conseillers municipaux. Cependant, le ministère de l'Intérieur admet de longue date que les syndicats de communes peuvent être autorisés à accorder à leurs présidents et vice-présidents ainsi qu'aux membres de leur comité certaines indemnités par analogie avec celles qui sont attribuées aux titulaires de fonctions municipales. Les instructions qu'il a été amené à donner aux préfets à ce sujet sont explicitées dans la circulaire du 27 juillet 1964 relative aux syndicats de communes et aux syndicats mixtes (*Journal officiel* du 13 août 1964). Aux termes du paragraphe 31 de cette circulaire, les présidents et vice-présidents de syndicats de communes peuvent recevoir des indemnités de fonctions qui ne doivent pas excéder en principe celles prévues respectivement pour les maires et les adjoints d'une commune comportant moins de 501 habitants (C. A. C. art. 87). C'est seulement dans le cas de syndicats particulièrement importants, dont la gestion exige un travail assujettissant, que les délibérations prévoyant des indemnités plus élevées peuvent être approuvées. (*Question écrite n° 1937, débats Assemblée nationale du 6 octobre 1958, p. 4047.*) Les membres du comité, les présidents et vice-présidents de syndicats, dans l'hypothèse où ils ne bénéficient pas d'indemnités de fonction, peuvent percevoir des frais de déplacement pour se rendre aux réunions du comité du syndicat lorsque celui-ci siège dans une commune autre que la leur ; la dépense est à la charge du budget syndical, étant donné qu'elle intéresse toutes les communes faisant partie de l'organisme. De même, le président, le vice-président et les membres du comité, peuvent obtenir le remboursement des frais exposés dans l'accomplissement de mandats spéciaux, c'est-à-dire de missions sortant des tâches et obligations courantes et accomplies dans l'intérêt du syndicat. Mais ces différents remboursements, dont les taux sont ceux applicables aux maires et aux conseils municipaux sont subordonnés : a) à l'intervention d'une délibération de principe du comité, prévoyant le remboursement des frais de déplacement ; b) à l'intervention d'une délibération spéciale fixant, de façon précise, dans chaque cas particulier, l'objet et la durée de la mission, ainsi que l'étendue des pouvoirs éventuels de l'intéressé. Ces dispositions paraissent répondre aux principales préoccupations de l'honorable parlementaire concernant le syndicat intercommunal à vocation multiple auquel il fait allusion. Elles ne permettent pas toutefois l'allocation de vacations aux membres du bureau dudit syndicat.