

N° 450

SÉNAT

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au proces-verbal de la séance du 11 juillet 1986.

PROJET DE LOI

modifiant la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, modifiée par la loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984.

PRÉSENTÉ

au nom de M. Jacques CHIRAC,

Premier ministre,

par M. Ambroise GUELLEC,

secrétaire d'Etat à la mer.

(Renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes est appelée à remplacer, dans un proche avenir, la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957. Du fait du dépôt du douzième instrument de ratification nécessaire, par l'Etat du Bénin, le 1^{er} novembre 1985, la Convention de Londres du 19 novembre 1976 entrera en vigueur à la date du 1^{er} décembre 1986.

C'est en vue de l'entrée en vigueur de la convention de 1976 que la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer, a été modifiée par la loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984 dont les dispositions entreront en vigueur en même temps que la convention de 1976. Cette loi substitue aux limitations de responsabilité fixées par la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 les limitations de responsabilité de la convention de 1976. En outre, elle met en œuvre une réserve, souscrite par la France lors du dépôt de son instrument d'approbation, permettant d'écarter la limitation de responsabilité pour les créances de l'Etat ou de toute autre personne de droit public pour renflouement ou enlèvement d'une épave de navire.

Lors de l'élaboration de cette loi, il n'avait pas paru nécessaire de prévoir un régime particulier de limitation de responsabilité pour les navires de moins de 300 tonneaux. Mais, au moment où le texte de cette loi, déjà adoptée en première lecture par le Sénat, est venu en discussion à l'Assemblée nationale, les professionnels de la pêche ont demandé au secrétaire d'Etat chargé de la mer, sans préciser davantage, d'élaborer un régime de limitation de responsabilité particulier et plus favorable pour les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Il n'a pas été jugé possible de donner une suite immédiate à cette demande, sous la forme d'un amendement du Gouvernement au projet de loi présenté par lui, la détermination du régime particulier devant faire l'objet d'études et de concertations préalables.

Les travaux entrepris à la suite de la demande des professionnels de la pêche, dont la flotte est constituée pour la plus grande part de navires de moins de 300 tonneaux, ont permis de constater qu'effectivement l'application pure et simple de la convention de 1976 à des navires de cette tranche de tonnage était de nature à poser des problèmes sérieux sur le plan de l'exploitation et à réduire encore leur compétitivité.

En effet, l'un des principaux objectifs de la convention de 1976 a été de revaloriser le montant de la limitation de responsabilité opposable par le propriétaire ou l'assistant (celui-ci étant défini comme la personne qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage) aux créances nées de dommages pour lesquels leur responsabilité est engagée.

La comparaison des conventions de 1976 et de 1957 sur le plan des répercussions financières est malaisée du fait que les systèmes de calcul sont très différents ; notamment, la convention de 1976 institue, à côté de la limitation de responsabilité pour les dommages matériels, des montants d'indemnisation de dommages corporels différents, selon que les dommages sont causés à des tiers, sans lien contractuel avec l'auteur du dommage, ou à des passagers, dans le cadre du contrat de transport.

Néanmoins, et si l'on s'en tient aux dommages matériels et aux dommages corporels des tiers, l'augmentation de la limite de responsabilité représente deux à huit fois les montants de la convention de 1957. Cette augmentation est encore aggravée par le fait que le montant minimum de limitation de responsabilité (qui correspond dans la convention de 1957 au montant devant être constitué pour un navire de moins de 300 tonneaux) a été relevé par la convention de 1976 au montant devant être constitué pour un navire de moins de 500 tonneaux.

Il est à noter que la convention de 1957 s'était déjà préoccupée du sort des petits et très petits navires ; elle avait prévu la possibilité pour chaque Etat contractant de déterminer un régime particulier pour les navires de moins de 300 tonneaux. La convention de 1976 a repris pratiquement les mêmes dispositions que celles de la convention de 1957 ; l'article 15, paragraphe 2, prévoit qu'« un Etat partie peut stipuler, aux termes de dispositions expresses dans sa législation nationale, quel régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux ». L'Etat qui use d'une telle faculté a seulement l'obligation d'en informer l'autorité dépositaire de la convention.

Les études et concertations auxquelles s'est livrée l'administration à la suite de l'intervention des organismes représentatifs de la pêche maritime avaient permis d'aboutir aux conclusions ci-après :

a) Le problème des répercussions financières de la convention de 1976 se pose non seulement pour la plupart des navires de pêche mais également pour tous les navires de plaisance et certains navires de commerce, en particulier les petits navires à passagers desservant les îles côtières.

b) Pour ce qui concerne les limites de responsabilité opposables aux créances pour dommages matériels et corporels des tiers, il eut été possible d'envisager des limitations modulées par tranches de tonnage. Mais un tel système, satisfaisant sur le plan théorique, aurait soulevé des difficultés considérables dans son élaboration et sa mise en œuvre. Aussi, en accord avec les professionnels concernés ainsi qu'avec les assureurs maritimes, il a été jugé que la solution la plus raisonnable et la plus aisée à mettre en œuvre consisterait à adopter, comme l'a fait le Royaume-Uni pour ses navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, des montants s'élevant à la moitié de ceux prévus par la convention de 1976 pour les navires d'un tonnage inférieur à 500 tonneaux.

Du fait de cette réduction, les primes d'assurance ne connaîtraient que des majorations de l'ordre de 2,5 à 5 % de couverture des dommages matériels, et de 10 % pour les dommages corporels subis par les tiers (garantie de responsabilité civile), alors que l'augmentation des primes devrait être de l'ordre de 20 à 25 %, si aucune mesure spécifique n'était prise en faveur des petits navires lors de l'entrée en vigueur de la convention de 1976.

c) Pour ce qui concerne les dommages corporels subis par les passagers transportés dans le cadre d'un contrat de passage, il n'a pas été envisagé, à l'exemple du Royaume-Uni, de diminuer les montants de responsabilité.

Certes, une telle mesure risque d'alourdir singulièrement les charges d'exploitation des petits navires à passagers ; mais il a paru logique que les armateurs de tels navires fassent supporter aux usagers, par le biais de tarifs de passages majorés, l'accroissement très important de la réparation due en cas de dommages corporels.

Les nouvelles dispositions prévues pour les navires de moins de 300 tonneaux visent donc à atténuer l'impact des dispositions de la convention de 1976 à leur égard, et à mettre sur un pied d'égalité dans la concurrence les pêcheurs français et leurs homologues européens.

Tel est l'objet du projet de loi que je sou mets à votre approbation.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du secrétaire d'Etat à la mer,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi modifiant la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, modifiée par la loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le secrétaire d'Etat à la mer qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Il est ajouté à l'article 61 de la loi du 3 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer, modifiée, un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, en ce qui concerne les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, les limites générales de la responsabilité fixées à l'article 6 de la convention du 19 novembre 1976 sont égales à la moitié de celles fixées à l'article 6 de la convention du 19 novembre 1976 précitée pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux. »

Art. 2.

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

Fait à Paris, le 11 juillet 1986.

Signé : JACQUES CHIRAC.

Par le Premier ministre :

Le secrétaire d'Etat à la mer,

Signé : AMBROISE GUELLEC.