

N° 52

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 31 octobre 1984.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1) sur le projet de loi modifiant la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Par M. Pierre CECCALDI-PAVARD,

Sénateur.

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

Voir le numéro :

Sénat : 486 (1983-1984).

Navires.

SOMMAIRE

	Pages
Exposé général	3
Examen des articles	5
Article premier. – <i>Adaptations du droit national</i>	5
Art. 58 – Conditions de mise en œuvre de la limitation de responsabilité du propriétaire	5
Art. 59 – Exclusion du droit à limitation pour les opérations diverses visant à rendre inoffensives les épaves de navires	6
Art. 60 – Non opposabilité de la limitation de responsabilité face à certaines créances	7
Art. 61 – Fixation des limites de la responsabilité	9
Art. 64 – Dispositions relatives au fonds de limitation	10
Art. 66 – Référence à la définition du tonnage	11
Article 2. – <i>Champ d'application de la loi</i>	12
Article 3. – <i>Date d'entrée en vigueur de la loi</i>	13
Tableau comparatif	14

EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

La gravité et l'ampleur des dommages pouvant être entraînés par les navires et la nécessité de se prémunir contre ce type particulier de risque ont conduit à l'élaboration d'une réglementation internationale assez précise en matière de limitation des responsabilités des propriétaires de navires de mer.

Une première convention signée en 1924 autorisait l'armateur soit à abandonner le navire et le fret soit à verser une somme forfaitaire.

Elle fut remplacée par la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, entrée en vigueur depuis le 31 mai 1968 et actuellement applicable.

Cet accord est cependant appelé à être remplacé par une nouvelle convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, signée à Londres le 19 novembre 1976. Actuellement ratifiée par le Yémen, la Grande-Bretagne, le Libéria, la France (1^{er} juillet 1981), l'Espagne, le Japon, les Bahamas, la Norvège, la Finlande, la Suède et le Danemark, cette convention n'entrera en vigueur qu'à l'issue d'un délai d'un an courant à compter de la douzième ratification.

L'évolution du droit international concrétisée dans ces conventions s'est traduite principalement à deux niveaux : celui de la limitation de responsabilité, celui du calcul des plafonds de limitation

La nouvelle convention a en effet pour objet la revalorisation des plafonds de limitation, lesquels quadruplent en moyenne pour les petits navires de moins de 500 tonneaux et doublent pour ceux des bâtiments dont la jauge dépasse 10.000 tonneaux. De façon à garantir une certaine cohésion du droit international, il est fait référence à une nouvelle définition de la jauge fixée par la convention du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires.

Par ailleurs, la convention de Londres substitue le droit de tirage spécial au Franc Poincaré comme unité de compte. Ces modifications apparaissent indispensables tant pour tenir

compte des nouvelles données du marché international des changes que pour rattraper une partie de l'érosion monétaire. Il est cependant à craindre qu'une nouvelle revalorisation ne soit nécessaire compte tenu du décalage important existant entre la date de signature de la convention et celle de son entrée en vigueur.

La seconde innovation de la convention de Londres concerne la limitation de la responsabilité. Elle se traduit par une redéfinition des catégories de créances, des personnes pouvant limiter leur responsabilité, et par une nouvelle détermination du fondement de la responsabilité. Une nouvelle classification des créances est instituée ainsi qu'une distinction entre les créances des passagers et l'ensemble des autres créances. Les limites de la responsabilité varient, donc en fonction de deux critères. Il s'agit en effet soit d'une créance matérielle, soit d'une créance pour mort ou lésions corporelles née à l'encontre d'un individu qui ne peut être considéré comme un passager, soit d'une créance née à l'encontre d'un passager. La convention définit ainsi la notion de passager : « Toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne : en vertu d'un contrat de transport de passager ou qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises. »

A chaque type de créances correspond un barème de limitation de responsabilité.

La convention de Londres prévoit enfin que les règles relatives à la limitation de responsabilité peuvent être étendues aux opérations d'assistance. La convention de Bruxelles avait autorisé non seulement les propriétaires à se prévaloir de ce droit mais également les préposés de l'armateur. Désormais, les assistants sont admis à limiter leur responsabilité. Un projet spécifique introduisant cette possibilité dans la législation nationale est d'ailleurs déposé sur le bureau du Sénat.

La convention prévoit enfin que la responsabilité peut être engagée lorsqu'il y a fait ou omission *personnel commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témé- rairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait*. La convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 retenait le principe de la faute personnellement imputable au propriétaire. Les nouvelles conditions sont donc plus protectrices.

Le présent projet de loi a pour objet d'adapter la législation nationale aux nouvelles règles internationales qui devraient entrer en vigueur à l'issue d'un délai d'un an à compter de la ratification par une douzième partie prenante.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Adaptations du droit national.

Les dispositions de cet article ont pour objet d'introduire, dans la législation nationale figurant dans la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, certaines modifications contenues dans la convention de Londres du 19 novembre 1976.

Elles concernent les conditions de mise en œuvre de la limitation de responsabilité, la détermination des créances à l'encontre desquelles un tel droit ne peut être utilisé, la fixation des limites de ce droit, et celle de certaines règles relatives au fond de limitation.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter au premier alinéa de cet article un amendement de coordination tendant à supprimer la référence faite à l'article 60 dont les dispositions sont maintenues dans leur rédaction actuelle.

Art. 58.

Conditions de mise en œuvre de la limitation de responsabilité du propriétaire.

Cet article confirme le droit du propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité résultant de dommages qui soit se sont produits à bord, soit sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Ce droit figurait en tant que tel dans la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, mais il est étendu par les présentes dispositions.

Il convient de définir la notion de propriétaire. Au sens de la convention de Londres du 19 novembre 1976, il s'agit du propriétaire, de l'affrèteur, de l'armateur et de l'armateur-gérant d'un navire de mer. L'article 69 de la loi susmentionnée prévoit que la limitation de responsabilité s'applique aux personnes évoquées plus haut ainsi qu'« au capitaine et autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions ».

En premier lieu, la faculté de limitation de responsabilité, qui ne pouvait, dans le cadre de la loi du 3 janvier 1967 précitée, être utilisée lorsqu'une faute prouvée était personnellement

imputable au propriétaire, est redéfinie conformément aux règles fixées à l'article 4 de la convention de Londres du 19 novembre 1976. Il est désormais nécessaire de prouver que le dommage résulte du fait ou de l'omission commis par le propriétaire avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou de l'action téméraire et consciente qu'un tel dommage pourrait en résulter. Cette définition correspond à celle de la faute inexcusable qui ne peut en outre pas être couverte par l'assurance. Les conditions ainsi définies pour empêcher que le propriétaire ne limite sa responsabilité ne peuvent donc jouer que très rarement, compte tenu de la difficulté de réunir des preuves suffisantes.

En second lieu, le projet de loi étend aux mesures prises pour prévenir ou réduire les dommages évoqués ci-dessus, ou aux dommages créés par ces mesures, la possibilité de limitation de responsabilité. Une nouvelle catégorie de faits pouvant entraîner des dommages est ainsi introduite. Elle est directement inspirée du paragraphe f de l'article 2 de la convention du 19 novembre 1976.

Telles sont les principales modifications proposées par le projet de loi qui maintient en revanche que la limitation joue envers les cocontractants et les tiers, y compris l'Etat.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter un amendement rédactionnel ayant pour objet de reprendre au dernier alinéa de cet article le texte exact de la convention du 19 novembre 1976, en substituant le mot témérairement au mot temporairement.

Art. 59.

Exclusion du droit à limitation pour les opérations diverses visant à rendre inoffensives les épaves de navires.

Le présent article traite d'une catégorie particulière d'opérations pouvant être à l'origine de dommages : celles relatives au renflouement, à l'enlèvement, à la destruction, au fait de rendre inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, ainsi que la cargaison de ce bâtiment.

Il est prévu que dans ce cadre précis le propriétaire ne peut limiter sa responsabilité.

Cette disposition est une des innovations du projet de loi. En effet, la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 autorisait la limitation de responsabilité pour les frais d'extraction ou de destruction du navire ou de l'épave et de la cargaison se trouvant à bord.

Cette faculté ouverte par la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 pouvait, ainsi que le rappelle l'exposé des motifs, faire l'objet d'une réserve lors du dépôt de l'instrument de

ratification. Tel n'avait pas été le cas. Le droit de limiter la responsabilité du fait des dommages nés de ce type d'action figure à nouveau dans la convention de Londres du 19 novembre 1976. L'article 18 de celle-ci ouvre aux parties prenantes le droit d'utiliser la réserve à l'égard de cette disposition. La France a choisi de bénéficier de ce droit.

Le présent projet exclut cette possibilité de limitation de responsabilité.

Votre commission des Lois, tout en étant consciente des charges que cela peut risquer d'imposer aux propriétaires de navires, souhaite dans un premier temps maintenir cette disposition. Elle souligne par ailleurs à votre attention que les armateurs sont d'ores et déjà tenus de s'assurer contre ce genre de risque.

Votre commission des Lois, contrairement à l'avis de son rapporteur, souhaite maintenir cette disposition dans la rédaction du projet de loi.

Art. 60.

Non opposabilité de la limitation de responsabilité face à certaines créances.

La convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 et celle de Londres du 19 novembre 1976 déterminent certains types de créances à l'égard desquelles le propriétaire du navire ne peut limiter sa responsabilité.

La législation actuelle, fixée par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, en retient trois :

- créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;
- créances de marins résultant du contrat d'engagement ;
- créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

Le projet de loi maintient à leur égard l'inopposabilité de la limitation de responsabilité. Mais il complète par ailleurs cette liste, conformément aux dispositions de l'article 3 de la convention de Londres du 19 novembre 1976.

Il s'agit :

- des créances nées de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, entendus au sens de la convention du 29 novembre 1969 ;

- des créances soumises à limitation de responsabilité pour dommage nucléaire ;
- des créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.

Les exclusions ci-dessus évoquées résultent de l'adoption de conventions spécialisées dans la réparation des dommages particuliers qu'elles concernent.

En matière de dommages nés de la pollution par les hydrocarbures, les conditions de mise en jeu de la responsabilité civile des propriétaires sont définies dans la loi n° 77-530 du 26 mai 1977.

En matière de dommages nucléaires, c'est-à-dire provenant de tout ou partie des propriétés radioactives du combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs du navire, la responsabilité civile du propriétaire et de l'exploitant est définie dans la loi n° 65-956 du 12 novembre 1965.

Votre commission des Lois souhaite faire apparaître plus clairement la distinction entre les deux catégories de créances vis-à-vis desquelles le propriétaire de navire ne peut limiter sa responsabilité.

Elle vous propose en conséquence de maintenir les dispositions actuelles de l'article 60 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 et d'insérer, dans le cadre d'un article premier *his* un article 69 *his* (nouveau), complétant les dispositions du chapitre VII de la loi du 3 janvier 1967. Ce dernier vise les créances particulières résultant soit de dommages causés par la pollution par les hydrocarbures ou le nucléaire (que les créances aient dans ce cas pour origine soit la nature de la cargaison, soit le mode de propulsion du navire). Il prévoit l'application des conventions et législations spécifiques tout en indiquant que les dispositions générales fixées par la loi du 3 janvier 1967 demeurent applicables dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux textes particuliers.

Toutefois, il convient d'insister sur le fait que le décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 est applicable dans toutes les hypothèses dès lors qu'un fonds de limitation est constitué.

Votre commission des Lois vous propose donc de supprimer les dispositions du projet de loi ayant pour objet de modifier l'actuel article 60 et d'adopter un article additionnel dont le contenu est analysé ci-dessus.

Art. 61.

Fixation des limites de la responsabilité.

La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer a transposé et adapté au droit interne français certaines dispositions de la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Elle a ainsi consacré la disparition de la règle de l'abandon selon laquelle le propriétaire d'un navire pouvait dans tous les cas s'affranchir de sa responsabilité par l'abandon du navire et du fret.

Le droit actuel dispose donc le propriétaire n'est pas responsable au-delà des limites fixées par la convention de Bruxelles précitée. Cette convention détermine en premier lieu les créances susceptibles de donner lieu à une limitation et fixe ensuite le montant de la limitation. Ce dernier varie en fonction de la nature de la créance : créance résultant de dommages matériels, soit 1.000 F par tonneau de jauge du navire, créance résultant de dommages corporels, soit 3.100 F par tonneau de jauge du navire, créance résultant d'un cumul des causes, soit 3.100 F par tonneau de jauge du navire, dont 2.100 F affectés aux créances du chef de dommages corporels et 1.000 F aux créances du chef de dommages matériels.

L'unité de compte est définie comme le franc égal à « une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fer » correspondant au Franc Poincaré.

La convention de Londres du 19 novembre 1976, ratifiée par la France, mais non encore entrée en vigueur, a modifié les limites de la responsabilité.

Elle distingue de l'ensemble des créances corporelles ou matérielles faisant l'objet des dispositions de l'article 6 les créances dues à l'égard des passagers traitées à l'article 7. Au sein de la première catégorie, les créances corporelles et matérielles sont successivement étudiées. Cette distinction est importante. En effet, lorsque le montant d'une des catégories de créances dépasse le montant des fonds de limitation qui correspond, la convention prévoit l'éventuelle mise en concurrence de deux types de créances. Il n'existe qu'un seul impératif : aucune autre créance que celles relatives aux passagers ne peut être apurée sur la partie du fonds consacré à cette catégorie de créance.

Outre cette classification, la principale innovation de la convention de Londres en ce domaine de la limitation de la

responsabilité consiste à introduire dans le calcul un paramètre correspondant au tonnage du navire. La convention de Bruxelles, en effet, prévoyait une limitation générale de la responsabilité ne variant pas en fonction de la grandeur du bateau. La convention de Londres fait en revanche référence à un barème dégressif, par exemple, pour une créance pour mort ou lésions corporelles d'un non-passager : 333.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux ; 500 unités de compte de 501 à 3.000 tonneaux ; 333 unités de compte de 3.001 à 30.000 tonneaux, etc. (Les articles mentionnés ci-dessus figurent en annexe.)

La seconde innovation résulte de la substitution du droit de tirage spécial (D.T.S.) au Franc Poincaré comme unité de compte. Cette modification est la conséquence directe de celles qui ont affecté récemment le marché international des changes.

Telles seraient donc les nouvelles règles applicables en matière de limites de la responsabilité du propriétaire de navire.

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

Art. 64.

Dispositions relatives au fonds de limitation.

L'article 14 de la convention de Londres du 19 novembre 1976 prévoit que, sous réserve de l'application des dispositions du chapitre III, « les règles relatives à la constitution et à la répartition du fonds de limitation, ainsi que toutes les règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat partie dans lequel le fonds est constitué ».

Celles-ci figurent aux articles 62, 63, 64, 65 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967.

Le fonds de limitation est constitué lors du dommage à la diligence du propriétaire du navire, ou de toute autre personne lorsque le montant global des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité. La procédure relative à la constitution de fonds de limitation et aux dispositions générales les concernant figure dans le décret n° 67-967 du 27 octobre 1967. Une requête doit être déposée aux fins d'ouverture d'une procédure de liquidation auprès du président du tribunal de commerce. Le montant du fonds qui est unique doit être égal au montant global des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale. Le fonds est exclusivement consacré au règlement de ces créances dont l'état, après vérification, est arrêté par le juge commissaire. Aucun droit ne peut être exercé pour les créances sur d'autres biens de proprié-

taires. Il convient de noter également que le fait de constituer un fonds de limitation ne constitue en aucun cas une reconnaissance de responsabilité.

Le présent article maintient les modalités de répartition dans chaque partie du fonds dont la législation actuelle prévoit qu'elle s'effectue entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

La rédaction proposée détermine la nature des parties ci-dessus évoquées. Elles sont au nombre de trois et correspondent à différents types de créances :

- créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;
- créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;
- autres créances.

Cette nouvelle répartition est la conséquence de la distinction établie entre les différents types de créances par la convention du 19 novembre 1976.

Le projet de loi prévoit également l'hypothèse d'un excédent du montant du second type de créances par rapport à la limitation de responsabilité fixée pour celles-ci. L'excédent vient alors en concurrence avec la troisième catégorie de créances. La répartition entre les créances évoquée ci-dessus interdit qu'une créance née à l'égard d'un non-passager puisse être abondée par la part du fonds de répartition consacrée au règlement des créances nées à l'égard de passagers.

Votre commission des Lois vous propose d'adopter un amendement rédactionnel ayant pour objet de clarifier la rédaction de l'article et de faire très nettement apparaître l'impossibilité de mise en concurrence des créances nées envers les non-passagers et de celles nées à l'égard des passagers.

Art. 66.

Référence à la définition du tonnage.

L'article 61 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer fixe les limites générales de la responsabilité à l'égard de toutes catégories de créanciers ou types de créances. Ces limites varient en fonction du tonnage des navires et bâtiments concernés. Il est donc essentiel de définir très précisément la notion de tonnage.

La législation actuellement en vigueur fait référence aux définitions figurant dans la convention du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer. Celle-ci distingue :

- les navires de moins de 300 tonneaux de jauge qui sont assimilés à des navires de ce tonnage ;

- les navires à vapeur et à propulsion mécanique, pour lesquels le tonnage est égal « au tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net » :

- pour les autres navires, le tonnage net.

Le présent article fait référence à la définition du tonnage figurant au paragraphe 5 de l'article 6 de la convention du 19 novembre 1976. Cette disposition retient la notion de jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'annexe I de la convention du 23 juin 1969 sur le jaugeage de navires entrée en vigueur le 18 juillet 1982.

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

Article 2.

Champ d'application de la loi.

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

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

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

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

Article 3.

Date d'entrée en vigueur de la loi.

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

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

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

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

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

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.		
CHAPITRE VII	Article premier.	Article premier
Responsabilité du propriétaire de navire.	Les articles 58, 59, 60, 61, 64 et 66 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 sont remplacés par les dispositions suivantes :	Les articles 58, 59, 61, 64
Art. 58 - Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat, et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.	« Art. 58 - Le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.	« Art. 58 - Alinea sans modification
	« Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés à l'alinéa précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures.	Alinea sans modification
	« Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis temporairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.	« Il n'est... ... commis temporairement et ... probablement
Art. 59 - Le propriétaire du navire peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité, même envers l'Etat, pour les frais d'extraction ou de destruction du navire ou de l'épave et de la cargaison se trouvant à bord	« Art. 59 - Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances nées d'opérations ayant eu pour objet de renflouer, enlever, détruire ou rendre inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.	« Art. 59 - Alinea sans modification
Art. 60 - La limitation de responsabilité n'est pas opposable	« Art. 60 - Le propriétaire de navire ne peut davantage opposer la limitation de sa responsabilité :	« Art. 60 - Supprime
1° aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;	1° aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

« 2° aux créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969 ou de tout amendement ou de tout protocole en vigueur ;

« 3° aux créances soumises à limitation de responsabilité pour dommage nucléaire ;

« 4° aux créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire ;

2° aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;

« 5° aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;

3° aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

« 6° aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

Art 61 - En application des articles 58 et 59, et sous réserve des dispositions de l'article 60, le propriétaire du navire n'est pas responsable au-delà des limites établies par la Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer.

« Art 61 - Les limites de la responsabilité du propriétaire de navire prévues à l'article 58 sont celles établies par la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976.

« Art 61 - Alinéa sans modification.

Art 64 - Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

« Art 64 - Le fonds de limitation prévu à l'article 62 comporte trois parties affectées respectivement :

« Art 64 - Alinéa sans modification.

« 1° au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;

« 1° sans modification ;

« 2° au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;

« 2° sans modification ;

« 3° au règlement des autres créances.

« 3° sans modification ;

« Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

Alinéa sans modification.

« Lorsque le montant des créances pour mort ou lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépasse le montant de limitation de responsabilité fixé pour ces créances, l'excédent vient en concurrence avec les créances autres que celles résultant de mort ou lésions corporelles.

« Lorsque...

...créanc

prévues au 2°.

...corporelles prévues au 3°

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.	« Art. 66 - Pour l'application de l'article 61, il sera tenu compte du tonnage défini au 5 de l'article 6 de la Convention mentionnée à l'article 61 ci-dessus. »	« Art. 66 - Alinéa sans modification.
Art. 66. - Pour l'application de l'article 61, on tiendra compte du tonnage au sens des 5° et 7° de l'article 3 de la convention internationale précitée.	Art. 2.	« Art. 69 bis. - Le présent chapitre ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de la responsabilité du propriétaire de navire pour : - les créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures ; - les créances soumises à limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ; - les créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.
Art. 74. - La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer.	La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte.	Sans modification.
Art. 73. - La présente loi prendra effet trois mois après la publication au Journal officiel de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires concernant le statut des navires et autres bâtiments de mer.	Art. 3.	Art. 3.
	La présente loi entrera en vigueur en même temps que la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976.	Sans modification.