

N° 9

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

---

Annexe au proces-verbal de la séance du 16 octobre 1986.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le 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.*

Par M. Alphonse ARZEL,

Senateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jacques Larché, président ; Felix Ciccolini, Charles de Cuttoli, Paul Girod, Louis Virapoulle, vice-présidents ; Germain Authie, René Georges Laurin, Charles Lederman, Pierre Salvi, secrétaires ; MM. Guy Allouche, Alphonse Arzel, Gilbert Baumet, Christian Bonnet, Raymond Bouvier, Michel Charasse, Maurice Charretier, Henri Collette, Raymond Courrière, Etienne Dailly, Michel Darras, Marcel Debarge, Luc Dejoie, Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Paul Graziani, Hubert Haenel, Daniel Hoeffel, Charles Jolibois, Christian de La Malène, Bernard Laurent, Marc Lauriol, Guy Malé, René Monory, Hubert Peyou, Albert Ramassamy, Marcel Rudloff, Michel Rufin, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon, Dick Ukeiwé.

Voir le numéro :

Sénat : 450 (1985-1986).

---

Navires.

## SOMMAIRE

---

	Pages
I. - EXPOSÉ GÉNÉRAL .....	5
II. - EXAMEN DES ARTICLES .....	7
Article premier : Fixation des limites générales de responsabilité pour les navires de moins de 300 tonneaux .....	7
Article 2 : Date d'entrée en vigueur de la loi .....	9
Article additionnel après l'article 2 : Application de la loi aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte .....	10
III. - TABLEAU COMPARATIF .....	11

---

## EXPOSÉ GÉNÉRAL.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Sénat est saisi en première lecture d'un projet de loi modifiant les conditions dans lesquelles s'exerce la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Le droit interne français dans ce domaine découle des principes fixés par la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 entrée en vigueur le 31 mai 1968. Or, dès le 1<sup>er</sup> décembre 1986, une nouvelle convention conclue à Londres le 19 novembre 1976 et ratifiée successivement par le Royaume-Uni, l'Espagne, la Suède, la France (1<sup>er</sup> juillet 1981), la Norvège, le Danemark, la Finlande, le Yémen, le Libéria, le Japon, les Bahamas, le Bénin et la Pologne, entrera en vigueur.

S'il est regrettable de constater une fois de plus que la période s'écoulant entre la conclusion d'un accord de cette nature et son entrée en application soit aussi longue, il importe que les parties prenantes s'attachent dans les meilleurs délais à harmoniser leur droit interne à la réglementation internationale.

Cette préoccupation avait animé le Parlement lorsque fin 1984 avait été adopté un projet de loi modifiant la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer de façon à intégrer au droit français les nouvelles règles de responsabilité des propriétaires de navire.

Dans un souci de réalisme et d'harmonisation avec d'autres conventions, cette loi du n° 84-1154 du 24 décembre 1984 a apporté trois innovations principales.

D'une part, les plafonds de limitation de la responsabilité ont été considérablement revalorisés. En moyenne, ils ont quadruplé pour les navires de moins de 500 tonneaux et ont doublé pour les navires de plus de 10.000 tonneaux. Il semble que ces montants devront être réévalués dès l'entrée en vigueur de la convention. Enfin, les créances sont calculées en D.T.S. et non plus en francs Poincaré.

D'autre part, les créances ont été redéfinies et classées en trois catégories auxquelles sont affectées, avec des possibilités de transfert limitées, des parts du fonds de compensation. Sont distinguées les créances matérielles, les créances corporelles à l'égard des tiers et les créances corporelles à l'égard des passagers.

Enfin, la réserve souscrite par la France et permettant d'écarter la limitation de responsabilité pour les créances de l'Etat ou de toute autre personne de droit public pour le renflouement ou l'enlèvement d'une épave de navire a été mise en œuvre.

Le présent projet de loi complète ce dispositif. Il répond au souci de préserver la compétitivité de la flotte française de faible tonnage, en utilisant la faculté offerte aux Etats parties de limiter la responsabilité des propriétaires de bâtiments d'un tonnage inférieur à 500 tonneaux.

Cette adaptation ne porte pas préjudice à l'efficacité de la convention et devrait permettre de sauvegarder la situation de nombreux propriétaires de petits navires.

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier.*

#### **Fixation des limites générales de responsabilité pour les navires de moins de 300 tonneaux.**

Les conditions dans lesquelles s'exercent la responsabilité des propriétaires de navires sont définies par l'article 61 de la loi n° 67-5 portant statut des navires et autres bâtiments de mer modifiée par la loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984.

Cette modification a eu pour objet d'intégrer au droit interne les règles fixées par la convention de Londres du 19 novembre 1976, dont l'entrée en vigueur est prévue le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

Ce texte, contrairement à la convention de Bruxelles du 1<sup>er</sup> octobre 1957 encore applicable institue un barème dégressif de responsabilité variant en fonction de la taille du navire. Il distingue également les créances matérielles, des créances corporelles et au sein de cette dernière catégorie les créances à l'égard des tiers de celles à l'égard des passagers.

Les limites de la responsabilité variant suivant le tonnage des navires sont fixées par l'article 6 qui retient les catégories suivantes : bâtiments de moins de 500 tonneaux et bâtiments de 501 à 30.000, de 30.001 à 70.000 et de plus 70.000 tonneaux.

L'article 15 de la convention autorise cependant un Etat partie à instituer des limitations particulières de responsabilité pour les navires de moins de 300 tonneaux.

Cette faculté n'avait pas été utilisée par la France et la loi n° 84-1157 du 24 décembre 1984 avait seulement institué des limitations de responsabilité correspondant à celles évoquées précédemment.

Il résulte de ce texte et de son entrée prochaine en vigueur un accroissement très sensible des charges pesant sur les petits armateurs qui ont par ailleurs de nombreuses difficultés à rester compétitifs face à la concurrence internationale.

Or, le Royaume-Uni a usé de la faculté offerte par l'article 15 et a réduit de moitié les plafonds de responsabilité pour les navires de moins de 500 tonneaux.

**Le présent article propose de retenir cette limite et permet de procéder à l'alignement du régime juridique opposable aux ressortissants français propriétaires de navires sur celui applicable à nos plus proches concurrents.**

**Votre commission des Lois vous propose de retenir ce principe qui recueille l'adhésion des différentes parties prenantes et d'adopter un simple amendement rédactionnel.**

*Article 2.*

**Date d'entrée en vigueur de la loi.**

Il est rare que les conventions internationales entrent immédiatement en vigueur au terme de leur négociation par les parties.

La convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes n'a pas échappé à cette règle. Son article 17 précise qu'elle n'entrera en vigueur qu'à l'issue d'un délai d'un an à compter de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation par douze Etats. Cette condition s'est trouvée satisfaite par le dépôt de l'instrument de ratification de l'Etat du Bénin le 1<sup>er</sup> novembre 1985. La convention sera donc applicable dès le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

Le présent article prévoit la simultanéité de l'entrée en vigueur de la loi et de la convention. Cette disposition que votre commission des lois vous propose d'adopter sans modification permet donc l'harmonisation immédiate du droit interne et des engagements internationaux souscrits par notre pays.

*Article additionnel après l'article 2.*

**Application de la loi aux territoires d'outre-mer  
et à la collectivité territoriale de Mayotte.**

L'article 74 de la Constitution du 4 octobre 1958 dispose que l'organisation particulière des territoires d'outre-mer « est définie et modifiée par la loi après consultation de l'assemblée territoriale intéressée ».

Tant l'article 74 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1957 que l'article 3 de la loi n° 84-1151 du 24 décembre 1984 ont étendu aux territoires d'outre-mer et pour la seconde également à Mayotte l'application des règles fixant la responsabilité des propriétaires de navire découlant des conventions internationales.

Or, le présent projet de loi ne contient aucune disposition de cette nature. Prévu initialement, cet article aurait été supprimé car il n'apparaîtrait pas nécessaire de préciser que toutes modifications d'un texte applicable aux T.O.M. leur sont également applicables. Cette interprétation tendrait à considérer que cette extension serait automatique, ce qui ne semble pas découler clairement de la Constitution. Dans ce cas, il n'aurait donc pas été utile de faire prévoir l'application aux T.O.M. de la loi de 1984. Tel n'a pas été le cas.

En conséquence, votre commission des Lois vous propose de compléter le projet de loi par un article additionnel en étendant l'applicabilité aux territoires d'outre-mer, à Mayotte dont les assemblées territoriales respectives ont été régulièrement consultées.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des précédentes observations et de l'adaptation des amendements qu'elle vous présente votre commission des Lois vous demande d'adopter le présent projet de loi.

## TABLEAU COMPARATIF

### Texte en vigueur

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

### Texte du projet de loi

#### 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.

### Propositions de la commission

#### Article premier.

Alinéa sans modification.

« Toutefois...

... responsabilité sont égales...

... tonneaux. »

#### Art. 2.

Sans modification.

Art. additionnel après l'art. 2.

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