

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 décembre 1966.

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, MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, portant statut des navires et autres bâtiments de mer,*

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le statut des navires ne fera pas, de la part de votre Commission des Lois, l'objet de profondes modifications au stade de la seconde lecture.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Pierre de La Gontrie, Marcel Prélot, Marcel Champeix, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Jean Sauvage, Modeste Zussy, secrétaires ; Octave Bajeux, Paul Baratgin, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Robert Chevalier, Louis Courroy, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, Michel Durafour, Fernand Esseul, Paul Favre, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclouque, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Pierre Marcilhacy, Paul Massa, Marcel Molle, Lucien De Montigny, Louis Namy, Jean Nayrou, Camille Vallin, Fernand Verdeille, Joseph Voyant.

Voir les numéros :

Sénat : 1^{re} lecture : 298 (1965-1966), 18, 19 et in-8° 9 (1966-1967).

2^e lecture : 144 (1966-1967).

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1^{re} lecture : 2121, 2186 et in-8° 628.

En effet, un certain nombre de modifications, introduites par l'Assemblée Nationale dans le texte, sur le rapport de notre excellent collègue M. Baudoin, nous ont paru très opportunes et les divergences sur d'autres points sont, en réalité, plus rédactionnelles que fondamentales.

Nous retenons comme très judicieux les amendements concernant les articles 3, 12, 23, 43 et 50.

Par contre, nous continuons à regretter que l'article premier, par une sorte de refus du législateur, se borne à une énonciation dont on pourrait dire qu'elle est du domaine réglementaire ; elle figure d'ailleurs dans la même rédaction au projet de décret.

Beaucoup plus importante sera l'observation qu'impose la nouvelle rédaction de l'article 8. En complétant cet article par les mots : « à compter de la découverte du vice », et par référence aux articles 7 et 9, on pourrait penser que l'article 8 ne concerne que le vice caché.

Or, à notre sens, la garantie visée par ledit article 8 dans le texte du projet gouvernemental était comparable à celle accordée par un constructeur de voitures à tout acheteur. Cette garantie, variable suivant les constructeurs de véhicules et transposée en matière de construction navale, devait faire l'objet d'une action dans le délai d'un an à compter de la recette du navire.

L'article 7 et l'article 9 ne parlaient que des « vices cachés » et non des défauts de construction ou même de conception.

Pour éviter toute faute d'interprétation, votre Commission vous propose de faire disparaître l'adjonction assez équivoque décidée par l'Assemblée Nationale et de la remplacer par une nouvelle phrase ainsi libellée :

« Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que de sa découverte. »

Ainsi, l'article 8 traitera de la garantie normale de construction et des suites du « vice caché ».

La Commission des Lois regrette également que l'Assemblée Nationale n'ait pas retenu la remise en ordre des articles 58 et suivants. Mais, ayant proposé un texte, elle n'insiste pas pour faire prévaloir sa propre rédaction. Elle enregistre seulement qu'à

l'article 58 il est prévu que le mécanisme de la limitation de garantie doit résulter, comme l'expose la Convention de Bruxelles, d'un acte volontaire de la part du propriétaire ou de toute personne à lui substituée.

Cette nouvelle rédaction de l'article 58 adoptée par les deux Assemblées entraîne une légère modification de l'article 61 ainsi qu'une adjonction, à l'article 62. Pour ce dernier article, on conçoit mal un texte de droit interne français se suffisant à lui-même et parlant d'un fonds de limitation unique sans qu'il soit indiqué qui doit en assurer la constitution.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous demande de bien vouloir adopter les propositions mentionnées dans le tableau comparatif figurant ci-après.

TABLEAU COMPARATIF

CHAPITRE PREMIER

Individualisation et francisation des navires.

Article premier.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
Les éléments d'individualisation des navires sont : — le nom ; — le port d'attache ; — le tonnage ; — la nationalité.	<i>Tout navire, bien meuble susceptible d'hypothèque, est individualisé par son nom, son port d'attache, sa nationalité et son tonnage.</i>	Les éléments d'individualisation des navires sont : — le nom ; — le port d'attache ; — la nationalité ; — le tonnage.	Conforme.

Art. 2.

..... Conforme

Art. 3.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
Pour être francisé, le navire doit, soit appartenir pour moitié au moins à des Français, soit appartenir pour le tout à des sociétés dont le siège social est situé sur le territoire de la République française ou dans les territoires visés aux articles 119 bis-3 et 429-3 du Code des douanes et qui répondent aux conditions suivantes :	Conforme.	Conforme.	Conforme.
a) Dans les sociétés anonymes, le président du conseil d'administration, le directeur général adjoint,		a) Dans les sociétés anonymes, soit le président du conseil d'administration, la majorité des membres du	Conforme.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

les commissaires aux comptes et la majorité des membres du conseil d'administration doivent être Français ;

b) Dans les sociétés en commandite par actions, les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance doivent être Français ;

c) Dans les sociétés à responsabilité limitée et les sociétés de personnes, les gérants doivent être Français et la moitié du capital doit appartenir à des Français.

conseil d'administration, les directeurs généraux et les commissaires aux comptes, soit la majorité des membres du conseil de surveillance, les directeurs généraux et les commissaires aux comptes doivent être Français.

Conforme.

Conforme.

c) Dans les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif, les sociétés en commandite simple et les sociétés civiles, les gérants doivent être Français et la moitié du capital doit appartenir à des Français.

Conforme.

Art. 4.

..... Conforme

CHAPITRE II

Construction des navires.

Art. 5 à 7.

..... Conformes

Art. 8.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an.

Conforme.

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la découverte du vice.

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an. *Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que de sa découverte.*

Art. 9.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
L'entrepreneur dans les chantiers duquel a lieu la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles 7 et 8.	Sans modification.	<i>L'entrepreneur qui a procédé à la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles 7 et 8.</i>	Conforme.

CHAPITRE III

~~Forme des actes relatifs à la propriété des navires.~~

Art. 10.

..... Conforme

CHAPITRE IV

Exploitation des navires en copropriété.

Art. 11.

..... Conforme

Art. 12.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice, de la part des membres de la minorité.	Conforme.	Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part des membres de la minorité. <i>Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans.</i>	Conforme.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire aux intérêts de la bonne exploitation du navire.

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

**Texte proposé
par la Commission.**

Art. 13 à 22.

..... Conformes

Art. 23.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord le prix en est fixé par le tribunal.

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

Sans modification.

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

..... En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix en est fixé par le tribunal.

**Texte proposé
par la Commission.**

Conforme.

Art. 24 à 30.

..... Conformes

CHAPITRE V

Privilèges sur les navires.

Art. 31 à 42.

..... Conformes

CHAPITRE VI

Hypothèques maritimes.

Art. 43.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
Les bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.	Conforme.	<i>Les navires et autres bâtiments de mer francisés ...</i>	Conforme.
L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.		Conforme.	Conforme.

Art. 44 à 49.

..... Conformes

Art. 50.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
Les sûretés conventionnelles, constituées avant la francisation sur un bâtiment, sont valables et produisent effet à condition :	Conforme.	Conforme.	Conforme.
1° D'avoir été publiées, conformément à la loi du pavillon du bâtiment ou, à défaut, du lieu de construction du bâtiment ;			
2° D'avoir été portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert du bâtiment ;			
3° D'avoir fait l'objet de la publicité réglementaire lors de la francisation.			
Des décrets détermineront les sûretés auxquelles s'applique le présent article.	Des décrets détermineront les sûretés <i>étrangères</i> auxquelles s'applique le présent article.	Des décrets détermineront les sûretés <i>constituées en application d'une législation étrangère</i> auxquelles s'applique le présent article.	Conforme.

Art. 51 à 57.

..... Conformes

CHAPITRE VII

Responsabilité du propriétaire de navire.

Art. 58.

..... Conforme

Art. 58 bis.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
Cf. art. 61.	<p>Art. 58 bis (nouveau).</p> <p><i>La limitation de responsabilité du propriétaire du navire s'opère aux montants établis par la Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer.</i></p>	<p><i>Supprimé.</i></p> <p>Cf. art.61.</p>	Suppression conforme.
Cf. art. 62.	<p><i>A cet effet, et lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles que déterminées par les dispositions de l'alinéa précédent; le montant global des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué en un fonds dit fonds de limitation unique.</i></p> <p><i>Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.</i></p>	Cf. art. 62.	

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Art. 59 et 60.

..... Conformes

Art. 61.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

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 de mer.

Supprimé (cf. art. 58 bis nouveau, alinéa 1).

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 de mer.

En application des articles 58 et 59, et sous réserve des dispositions de l'article 60... (le reste sans changement).

Art. 62.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 61, le montant global correspon-

Supprimé (cf. art. 58 bis nouveau, alinéas 2, 3 et 4).

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 61, le montant global des répa-

Conforme sauf...

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

dant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

rations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué en un fonds de limitation unique.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

... constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique.

Conforme.

Conforme.

Art. 63 et 64.

..... Conformes

Art. 65.

**Texte présenté
par le Gouvernement.**

**Texte adopté par le Sénat
en première lecture.**

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

**Texte proposé
par la Commission.**

Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou partie une des créances indiquées aux articles 58, 59 et 61, il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

Conforme sauf..

Conforme sauf..

Conforme.

...articles 58,
58 bis et 59,...

...articles 58,
59 et 61,...

Art. 66.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
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.	Pour l'application de l'article 58 bis, <i>alinéa 1</i> , on tiendra compte...	Pour l'application de l'article 61, on tiendra compte..	Conforme.

Art. 67.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par la Commission.
Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité <i>en vertu des dispositions précédentes</i> , il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant en prouvant qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.	Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé <i>par la présente loi</i> à limiter sa responsabilité, il peut obtenir...	Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant <i>ainsi que la libération des cautions et garanties données. Il devra prouver au préalable</i> qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.	Conforme.
Le juge tient compte, pour l'application de l'alinéa précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de la République française, mais encore soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.	Conforme.	Conforme.	Conforme.

Art. 68 et 69.

..... Conformes

CHAPITRE VIII

Saisie des navires.

Art. 70 et 71.

..... Conformes

Dispositions générales.

Art. 72.

Texte présenté
par le Gouvernement.

Texte adopté par le Sénat
en première lecture.

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

Texte proposé
par la Commission.

Sont abrogés les articles 190 à 220 du Code de commerce, les articles 216, 217, 218, 221 et 237 à 254 du Code des douanes, la loi du 10 juillet 1885 qui modifie celle du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Conforme.

Sont abrogés les articles 109 à 220 du Code de commerce, la loi du 10 juillet 1885 qui modifie celle du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Conforme.

Les articles 216, 217, 218, 221 et 237 à 254 du Code des douanes sont également abrogés et remplacés par les dispositions correspondantes de la présente loi.

Art. 73 et 74.

..... Conformes

*

* *

En conclusion, votre Commission vous propose, sous réserve des amendements ci-dessous, d'adopter le projet de loi modifié par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Art. 8.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an. Ce délai ne commence à courir, en ce qui ~~concerne~~ le vice ~~caché~~, que de sa découverte.

Art. 61:

Amendement : ~~Rédiger~~ comme suit le début de cet article :

En application des articles 58 et 59, et sous réserve des dispositions de l'article 60... (*le reste sans changement*).

Art. 62.

Amendement : A la fin du premier alinéa de cet article,

après le mot :

... constitué...

insérer les mots :

... à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée...

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale [1].)

CHAPITRE PREMIER

~~Individualisation et francisation des navires.~~

Article premier.

Les éléments d'individualisation des navires sont :

- le nom,
- le port d'attache,
- la nationalité,
- le tonnage.

Art. 2.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y attachent.

Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation.

Art. 3.

Pour être francisé, le navire doit, soit appartenir pour moitié au moins à des Français, soit appartenir pour le tout à des sociétés dont le siège social est situé sur le territoire de la République française ou dans les territoires visés aux articles 119 bis-3 et 429-3 du Code des douanes et qui répondent aux conditions suivantes :

a) Dans les sociétés anonymes, soit le président du conseil d'administration, la majorité des membres du conseil d'administration, les directeurs généraux et les commissaires aux comptes, soit la majorité des membres du conseil de surveillance, les directeurs généraux et les commissaires aux comptes doivent être Français ;

[1] Les articles pour lesquels l'Assemblée Nationale et le Sénat sont parvenus à un texte identique figurent dans le dispositif en petits caractères ; ils ne sont rappelés que pour mémoire et ne peuvent plus être remis en cause (art. 55. du règlement).

b) Dans les sociétés en commandite par actions, les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance doivent être Français ;

c) Dans les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif, les sociétés en commandite simple et les sociétés civiles, les gérants doivent être Français et la moitié du capital doit appartenir à des Français.

Art. 4.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Tout navire francisé qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation.

CHAPITRE II

Construction des navires.

Art. 5.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

En cas de construction pour le compte d'un client, le contrat doit être rédigé par écrit. Les modifications au contrat sont établies par écrit, à peine de nullité desdites modifications.

Art. 6.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert se réalise avec la recette du navire après essais.

Art. 7.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserves par le client.

Art. 8.

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la découverte du vice.

Art. 9.

L'entrepreneur qui a procédé à la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles 7 et 8.

CHAPITRE III

Forme des actes relatifs à la propriété des navires.

Art. 10.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé doit, à peine de nullité, être fait par écrit.

Il en est de même des contrats d'affrètement à temps et des contrats d'affrètement coque-nue conclus et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un an dont la prorogation peut aboutir à une pareille durée.

L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire. Ces mentions sont fixées par arrêtés ministériels.

CHAPITRE IV

Exploitation des navires en copropriété.

Art. 11.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les décisions relatives à l'exploitation du navire en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, sauf ce qui sera dit à l'article 25.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Art. 12.

Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part des membres de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans.

L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

Art. 13.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Lorsque aucune majorité ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

Art. 14.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes, copropriétaires ou étrangères à la copropriété.

Art. 15.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Faute de publicité réglementaire portant sur l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

Art. 16.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.

Art. 17.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.

Art. 18.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Art. 19.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant.

Art. 20.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Il en est de même, mais sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants.

Les conventions contraires visées à l'alinéa précédent ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité réglementaire.

Art. 21.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

Art. 22.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part, mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation.

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la francisation du navire, n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Art. 23.

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix en est fixé par le tribunal.

Art. 24.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes du chapitre VI.

Art. 25.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

Art. 26.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

Art. 27.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La licitation volontaire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

Art. 28.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 13 ordonne les conditions de la vente du navire.

Art. 29.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires, pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

Art. 30.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent être, à peine de nullité, rédigées par écrit.

CHAPITRE V

Privilèges sur les navires.

Art. 31.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;

2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

3° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;

4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

6° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Art. 32.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

Art. 33.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les hypothèques, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci.

Art. 34.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 31 sont :

1° Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;

2° Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3° Les rémunérations dues au propriétaire, pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du voyage est assimilé au fret.

Art. 35.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'Etat ou des collectivités publiques.

Art. 36.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Par dérogation à l'article 31, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. 37.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 31.

Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux numéros 4° et 6° de l'article 31 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Art. 38.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

Art. 39.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les privilèges prévus à l'article 31 suivent le navire en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures visées au 6° dudit article ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six mois.

Art. 40.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les privilèges seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

1° Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté ;

2° Par la vente du navire en justice ;

3° En cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert.

Art. 41.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Art. 42.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les dispositions des articles 31 à 41 s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affrèteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

CHAPITRE VI

Hypothèques maritimes.

Art. 43.

Les navires et autres bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.

L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.

Art. 44.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

Art. 45.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

L'hypothèque peut être constituée sur un bâtiment de mer en construction.

Art. 46.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise du bâtiment s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machine, agrès et appareils.

Elle ne s'étend pas au fret.

Art. 47.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont subrogées au bâtiment et à ses accessoires :

- a) Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le bâtiment ;
- b) Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment ;

c) Les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du bâtiment hypothéqué ;

d) Les indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

Art. 48.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret.

Art. 49.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la francisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en France.

Art. 50.

Les sûretés conventionnelles, constituées avant la francisation sur un bâtiment, sont valables et produisent effet à condition :

1° D'avoir été publiées, conformément à la loi du pavillon du bâtiment ou, à défaut, du lieu de construction du bâtiment ;

2° D'avoir été portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert du bâtiment ;

3° D'avoir fait l'objet de la publicité réglementaire lors de la francisation.

Des décrets détermineront les sûretés constituées en application d'une législation étrangère auxquelles s'applique le présent article.

Art. 51.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bâtiment ou sur la même part de propriété du bâtiment, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de l'inscription.

Art. 52.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La publicité réglementaire conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date ; l'effet de la publicité cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

La publicité garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

Art. 53.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

Art. 54.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les inscriptions sont radiées soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

Art. 55.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou portion de bâtiment, le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Si l'hypothèque ne grève qu'une portion du bâtiment, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du bâtiment se trouve hypothéqué, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Art. 56.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Dans tous les cas de copropriété, par dérogation à l'article 883 du Code civil, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une portion du bâtiment continuent de subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du bâtiment sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

Art. 57.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.

Si cette opération est, en outre, commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines prévues à l'article 408 du Code pénal.

CHAPITRE VII

Responsabilité du propriétaire du navire.

Art. 58.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

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 bis.

(Supprimé.)

Art. 59.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

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. 60.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- 1° Aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;
- 2° 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 ;
- 4°

Art. 61.

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 de mer.

Art. 62.

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 61, le montant global des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué en un fonds de limitation unique.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Art. 63.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

Art. 64.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

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

Art. 65.

Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 58, 59 et 61, il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

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. 67.

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données. Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Le juge tient compte, pour l'application de l'alinéa précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de la République française, mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

Art. 68.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondante aux limites de sa responsabilité, cette garantie sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

Art. 69.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière qu'au propriétaire lui-même.

Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

Si le propriétaire du navire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, la disposition de l'alinéa précédent ne s'applique qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

CHAPITRE VIII

Saisie des navires.

Art. 70.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La saisie des navires est régie par des dispositions réglementaires particulières.

Art. 71.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

En cas de saisie, l'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

Dispositions générales.

Art. 72.

Sont abrogés les articles 190 à 220 du Code de commerce, la loi du 10 juillet 1885 qui modifie celle du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Les articles 216, 217, 218, 221 et 237 à 254 du Code des douanes sont également abrogés et remplacés par les dispositions correspondantes de la présente loi.

Art. 73.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

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. 74.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.