

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 mai 1966.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, sur
les contrats d'affrètement et de transport maritimes,*

Par M. Joseph YVON

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, *vice-présidents* ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Louis André, Octave Bajoux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Louis Martin, François Monsarrat, André Morice, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Puzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Stoessel, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1496, 1780 et in-8° 457.

Sénat : 118 (1965-1966).

Mesdames, Messieurs,

Si le droit maritime se définit, au sens large, comme l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur la mer, il est, au sens étroit du terme, la partie du droit commercial applicable aux rapports naissant entre ceux qui exploitent les navires et ceux qui en usent et, tout spécialement, aux transports par mer et aux contrats qui en sont l'accessoire.

La première codification du droit maritime fut effectuée par Colbert dont l'Ordonnance sur la Marine, d'août 1681, reprenait un certain nombre d'usages anciens ayant pour objet de donner au commerce de mer un droit certain. Œuvre législative remarquable, « la plus parfaite, a-t-on dit, du règne de Louis XIV », elle a exercé sur les législations maritimes l'influence la plus grande, au point d'être prise en modèle par divers pays.

Les rédacteurs de notre Code de commerce de 1807 se sont aussi inspirés de ce texte, consacrant au commerce maritime les articles 190 à 426, qui constituent le livre II de ce Code ; mais *ces dispositions se trouvent aujourd'hui largement dépassées*, l'essentiel de l'activité maritime consacrée aux transports de marchandises ou de voyageurs ayant subi depuis deux siècles de profondes transformations, qui sont celles de la marine marchande elle-même.

Aussi *divers projets de revision* ont-ils été élaborés, le premier en 1870, le second en 1915, mais si l'un et l'autre ont pu inspirer certaines législations étrangères, ils n'ont jamais été adoptés en France. Seules quelques dispositions fragmentaires ont vu le jour ; parmi lesquelles la loi du 2 avril 1936, inspirée par la Convention de Bruxelles de 1924, est venue établir un régime d'ordre public pour les transports maritimes effectués sous connaissements.

On ne peut que se féliciter de voir aujourd'hui le Gouvernement procéder à une refonte du Code de commerce et, à l'intérieur de celui-ci, réadapter tout ce qui concerne le droit maritime aux réalités de notre époque. Le projet soumis aujourd'hui à l'examen du Parlement et qui concerne exclusivement les contrats d'affrètement et de transport maritimes ne constitue d'ailleurs qu'une première étape.

D'autres projets doivent le suivre : un premier traitant du navire et des droits réels sur celui-ci ; un second est relatif aux assurances maritimes ; un troisième sur les événements de mer, l'abordage, l'assistance et les avaries ; un quatrième sera consacré au statut du capitaine et des professions portuaires ; un cinquième, enfin, est envisagé ayant trait à la navigation de plaisance.

Ce rajeunissement de notre droit maritime s'imposait et votre Commission des Affaires économiques et du Plan n'a pu que l'approuver, comme vient de le faire l'Assemblée Nationale ; il appartient maintenant à votre rapporteur d'analyser ce projet, regrettant toutefois que l'application des dispositions des articles 34 et 37 de la Constitution ait accru dans des proportions excessives le domaine du pouvoir réglementaire et limité ainsi étroitement l'initiative parlementaire.

*
* *

I. — Examen général du projet de loi.

Dans une première partie sont définies les règles applicables au *contrat d'affrètement* ; ce mode d'exploitation classique d'un bâtiment — le seul que connaît le Code de commerce — est, pour la première fois, nettement distingué du *contrat de transport de marchandises* par mer, qui n'a été soumis à des dispositions législatives qu'en 1936.

Enfin, et c'est là une innovation, il propose de soumettre le *transport de passagers* à des règles légales.

En ce qui concerne *l'organisation des croisières maritimes*, certains articles du projet constituent une innovation législative justifiée d'ailleurs amplement par le développement du tourisme nautique ; il était donc indispensable d'établir les règles édictées par le texte actuel.

Enfin, au début et à la fin du voyage maritime, se manifestent des *opérations de manutention*, indispensables au bon fonctionnement de l'entreprise, opérations qu'il était opportun de ne pas séparer de celle-ci ; là encore, le projet de loi y pourvoit heureusement.

*
* * *

A. — LE CONTRAT D'AFFRÈTEMENT

Le titre I définissant le contrat d'affrètement et ses conditions de réalisation ne pose pas de problème particulier, quelle que soit la formule retenue :

— *contrat d'affrètement au voyage*, qui met le navire en totalité ou en partie à la disposition de l'affrèteur pour un seul ou plusieurs voyages ;

— *contrat d'affrètement à temps*, le navire étant confié à l'affrèteur pour une durée déterminée ;

— *contrat d'affrètement « coque nue »*, lequel prévoit, contre paiement d'un loyer, la mise à la disposition d'un affrèteur, pour un temps défini, d'un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un armement ou un équipement incomplet.

Suivant la nature de l'accord intervenu entre les parties, il est évident que la responsabilité du fréteur n'est pas la même : cette responsabilité découle des obligations qui naissent du contrat qui, pour le fréteur, aux termes de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, l'oblige à présenter et à maintenir un navire en bon état de navigabilité et à fournir l'armement et l'équipement de ce navire, qui doivent présenter un caractère convenable permettant d'assurer le succès de l'expédition.

1° Pour *l'affrètement au voyage*, à défaut de précisions écrites dans le contrat, c'est la loi et le décret qui créent les obligations respectives des parties contractantes. Sans entrer dans le détail, il faut néanmoins souligner que, dans ce cas, le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire (article 7 du décret). Sa responsabilité s'étend à toutes marchandises reçues, mais il peut s'en exonérer (article 6 du projet de loi) s'il établit qu'il a satisfait aux obligations du fréteur précisées dans le décret, ou que le dommage ne résulte pas d'un manquement à ses obligations, ou encore que le dommage est dû à une faute nautique du capitaine ou de ses préposés ;

2° Dans *l'affrètement à temps*, le fréteur conserve la gestion nautique du navire, la gestion commerciale restant à la charge de l'affréteur, lequel voit sa responsabilité engagée chaque fois qu'un dommage est causé au navire du fait de son exploitation commerciale. Quant au fréteur, sa responsabilité ne saurait découler que d'un manquement à ses obligations, sans qu'elle puisse être retenue pour la faute nautique du capitaine ou de ses préposés. On voit ici la différence qui existe, entre armateur et affréteur, en raison de la dualité de la gestion nautique et de la gestion commerciale. L'armateur fournit en effet tout ce qui est nécessaire à l'entretien et à l'équipement du navire ; il recrute l'équipage, le nourrit et paie sa solde ; il paie également l'assurance du navire ; quant à l'affréteur, il fournit le combustible et l'eau douce, supporte tous les frais d'exploitation commerciale, acquitte tous droits de ports et autres et paie également les heures supplémentaires de l'équipage ;

3° Enfin, en ce qui concerne *l'affrètement « coque nue »*, il s'agit d'un contrat qui s'apparente à une location, puisque l'affréteur entretient le navire et supporte tous les frais d'exploitation, y compris ceux de l'équipage qu'il recrute. Il est responsable du bon usage du navire qu'il doit rendre en fin de contrat dans l'état où il l'a reçu, sauf usure normale, évidemment.

Aucune remarque particulière ne s'impose au sujet du *sous-affrètement*, lequel correspond à la sous-location par rapport à la location principale et ne modifie en rien les obligations de l'affréteur vis-à-vis du fréteur. Le projet établit un lien limité entre le fréteur et le sous-affréteur : à l'égard du second, le premier dispose d'une action directe en paiement du fret.

B. — LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La conception du Code de commerce en matière d'affrètement ne correspond plus, dans de nombreux cas, à la pratique actuelle du transport de marchandises, et la doctrine moderne est généralement d'accord pour la condamner. Le transport de marchandises par mer ne serait-il qu'un contrat d'entreprise, analogue au contrat de transport par terre ou par eau du droit terrestre mais possédant sa réglementation particulière ? Une telle définition, sans doute trop absolue, ne saurait être retenue, le transport de marchandises par mer présentant *une grande variété de formes*, qui ne peuvent être ramenées à une définition commune, et possédant un caractère international qui s'oppose à toute fusion avec le droit des transports terrestres.

Si le contrat d'affrètement maritime n'a d'autre objet que le navire et d'autre but que l'exploitation maritime, il en est tout différemment du contrat de transport de marchandises tel que, calqué sur la réalité, il se définit dans le texte en discussion.

Nous sommes en présence d'un pur contrat d'entreprise, l'expéditeur confiant sa marchandise à un armateur, comme à n'importe quel autre entrepreneur de transport et demandant simplement que celle-ci arrive à destination dans un certain délai.

Ce contrat de transport de marchandises, très éloigné des dispositions périmées du Code de commerce, ne pouvait pas ne pas faire l'objet d'une mise au point législative, à la suite du mouvement qui s'était manifesté dans la doctrine comme dans la jurisprudence. Mettant en présence, d'une part, un transporteur et, d'autre part, un chargeur, il avait pour objet le transport de marchandises confiées le plus souvent à des navires affectés à des lignes régulières. Il était établi par un document constatant la mise à bord de la marchandise et fourni sous forme de « reconnaissance »

par le capitaine. Ce document est le « connaissement », régi par les articles 281 à 285 du Code de commerce, qui ont manifestement vieilli. Aussi la pratique n'avait-elle pas manqué d'être à la source de formules juridiques nouvelles, tandis que l'internationalisation du droit maritime donnait naissance à la Convention de Bruxelles de 1924 sur la responsabilité dans les transports maritimes sur « connaissements » et à la loi interne du 2 avril 1936, inspirée de la précédente convention.

Cette loi de 1936 n'avait qu'un champ d'application limité. Elle ne concernait, en effet, que les seuls transports sous « connaissements », pour la seule partie maritime du transport, c'est-à-dire celle qui s'étend du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement à destination, de « la prise en charge sous palan à la remise sous palan » pour reprendre les termes de l'article premier de la loi de 1936. C'était le fameux *système du sectionnement* du contrat de transport, contraire à la jurisprudence française traditionnelle qui affirmait l'unité du contrat depuis la prise en charge des marchandises des mains de l'expéditeur jusqu'à la remise effective aux mains de son destinataire ou de ses représentants.

Ce système a entraîné des difficultés considérables, que le projet entend résoudre en raison même des procédés de déchargement extrêmement variés autres que « sous palan » : débarquement sur allèges, utilisation d'élévateurs à grains, de tuyauteries souples, etc.

L'article 15 du texte en discussion rompant avec la législation antérieure prévoit que les nouvelles dispositions s'appliqueront « depuis la prise en charge des marchandises jusqu'à leur livraison », la responsabilité du transporteur étant engagée pendant toute la période comprise entre les deux opérations de prise en charge et de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne provienne d'un certain nombre de « cas exceptés » énumérés à l'article 27.

Outre cette innovation concernant l'unité du transport maritime, le projet de loi apporte une seconde réforme, la réalisation du contrat de transport n'étant plus désormais liée à la délivrance du « connaissement ». Le contrat de transport existe par le seul fait qu'un transporteur s'est engagé à acheminer des marchandises déterminées d'un port à un autre.

C. — LE TRANSPORT DE PASSAGERS

Le titre III du projet vient combler une lacune de notre législation, qui ne contient aucune réglementation du contrat de passage, bien que l'industrie du transport de passagers ait pris dans la vie moderne une importance pratique considérable.

Le chapitre premier, comprenant les articles 34 et 35 du projet de loi et les articles 61 à 72 du décret, concerne les règles générales gouvernant le contrat, qu'il définit par l'obligation de l'armateur de transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Il précise que les dispositions nouvelles ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Le chapitre II traite de la responsabilité du transporteur, question qui revêt une importance considérable à la fois sur le plan théorique et sur le plan pratique. Comme il met en jeu les intérêts de la personne humaine, il est indispensable que soit assurée à la victime d'un accident la réparation satisfaisante du préjudice subi. Votre rapporteur ne croit pas devoir rappeler ici les controverses qui se sont manifestées, tant en doctrine qu'en jurisprudence, sur la nature et le fondement de cette responsabilité ; qu'il lui suffise de souligner qu'une jurisprudence constante admet en matière de transport des personnes le principe de la responsabilité contractuelle du transporteur, « l'exécution du contrat de transport comportant pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination ». Ainsi se trouve admise une présomption de responsabilité, dès lors que le passager établit l'inexécution du contrat, sans qu'il ait à prouver que cette inexécution est fautive, le transporteur ne pouvant s'en dégager qu'en prouvant le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime.

Certes, il peut être inséré dans les contrats de transport des clauses de non-responsabilité ou seulement de limitation du montant de la réparation. Mais ces clauses ne sont pas opposables aux ayants droit des victimes, ce qui conduit l'armateur à assumer une responsabilité illimitée toutes les fois que l'indemnité est réclamée par les héritiers.

A ce propos, des critiques sévères se sont élevées, notamment à la suite des arrêts Lamoricière et Champollion, non seulement pour des raisons touchant le droit de la responsabilité ou l'autonomie du droit maritime, mais aussi pour des raisons pratiques tirées des nécessités du milieu et du commerce maritime, *l'armement français risquant de subir un handicap sérieux* par rapport à ses concurrents.

Le projet actuel vient donc préciser et enfermer dans des limites plus raisonnables la responsabilité du transporteur, conformément aux dispositions de la Convention de Bruxelles du 29 avril 1961. Cette Convention pose d'abord, en son article 3, le principe que l'armateur doit exercer une diligence raisonnable pour conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé pour assurer la sécurité des passagers. L'article 4 donne des précisions sur la nature des obligations qui pèsent sur le transporteur, dont la responsabilité repose sur la faute prouvée ; toutefois, l'alinéa 2 du même article accorde certaines facilités de preuve à la victime ou à ses ayants droit lorsque la mort ou les blessures ont été causées par naufrage, abordage, échouement ou incendie ou qu'elles sont en relation avec l'un de ces événements. La faute du transporteur est alors présumée, sauf preuve contraire.

L'obligation du transporteur est donc une simple obligation de moyens renforcée par une présomption simple. La Convention tend, en outre, à limiter la responsabilité du transporteur, en cas de mort du passager ou de lésions corporelles, à un montant de 250.000 francs Poincaré, soit — sur la base du cours d'achat de l'or par la Banque de France — 81.000 francs environ en 1965.

Toutes ces dispositions ont été reprises par le projet actuel, qu'il s'agisse des obligations incombant à l'armateur en ce qui concerne l'état de navigabilité du navire et les diligences qu'il doit prendre pour assurer la sécurité des passagers, ou qu'il s'agisse de la nature et du fondement de la responsabilité du transporteur fixée par les articles 37 et 38, ou qu'il s'agisse, enfin, de la réparation du dommage dont la limitation est fixée par décret, sauf en cas de dol ou de faute inexcusable (article 40).

Il nous faut également souligner les termes de l'article 42 qui précise que « toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites

du présent chapitre ». Ce texte évite que les ayants droit des victimes ne soient mieux traitées que les victimes elles-mêmes, soit que la victime agisse du chef de son auteur sur le fondement de l'action née du contrat de transport, soit qu'elle agisse en son nom personnel, en invoquant — sur la base de l'article 1384 du Code civil — le préjudice subi du fait du décès de la victime.

Dans un cas comme dans l'autre, une telle disposition — calquée sur l'article 2 de la loi du 2 mars 1957 en matière de transport aérien — rend opposables aux ayants droit de la victime les clauses de limitation de responsabilité.

Dans le titre réservé au transport de passagers figurent deux chapitres distincts qui traitent : le premier du régime des bagages, le second des organisateurs de croisières.

1° *Les bagages.* — Pas plus que le transport des passagers, le transport des bagages n'est réglementé par la loi ; son régime juridique s'est peu à peu créé, de manière toute empirique, au gré des « espèces » soumises aux tribunaux. Le projet actuel remédie donc à cette omission, en fixant la responsabilité du transporteur en fonction de la nature des bagages, classés en trois catégories :

1. Les bagages enregistrés pour lesquels le transporteur est responsable comme en matière de transport de marchandises ;

2. Les bagages de cabine, dont le transporteur est responsable s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés, la réparation du préjudice ne pouvant dépasser, sauf dol ou faute inexcusable, un montant fixé par décret ;

3. Les bagages déposés entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord ; ici, la responsabilité du transporteur est celle d'un dépositaire.

2° *Les organisateurs de croisières maritimes.* — Trois articles du projet seulement sont consacrés à cette nouvelle et importante orientation du tourisme que constituent les croisières maritimes. En raison du développement actuel de cette forme de voyage, pour l'organisation duquel le client de l'agence de voyages fait de plus en plus confiance à l'agence qui se charge de tout, il était indispensable que le législateur se penche sur les problèmes que pose le contrat de transport intervenu dans ces conditions.

La première obligation de l'organisateur de la croisière est la délivrance du « titre de croisière », lequel doit comporter un certain nombre de précisions fixées à l'article 77 du décret, tant sur les conditions d'embarquement que sur les escales, notamment. Le manquement aux obligations contenues dans le titre de croisière entraîne la responsabilité de l'organisateur, qui est — en outre — personnellement responsable des dommages survenus au passager et à ses bagages, sauf à prouver que la responsabilité du transporteur est engagée.

D. — LES ENTREPRISES DE MANUTENTION

L'entrepreneur de manutention maritime, appelé aussi « acco- nier », est une création relativement récente de la pratique née de la nécessité où se sont trouvés les armateurs de faire appel à des organismes spécialisés, puissamment outillés et disposant d'un personnel qualifié pour embarquer et débarquer les marchandises, à partir du moment où l'importance des cargaisons et la complexité croissante des navires de charge ne permirent plus à ceux-ci d'opérer par leurs propres moyens sans s'infliger de longs et préjudiciables retards.

Aucun texte de loi ne réglementait donc cette profession, inconnue du Code de commerce. L'article 50 du projet remédie à cette lacune et définit désormais le rôle de l'acco- nier dans le transport maritime : mise à bord et débarquement des marchandises, sans omettre les opérations qui précèdent et qui suivent, mise et reprise sous hangar.

En dehors de ces opérations, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement en accomplir d'autres pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire (articles 51 du projet de loi et 79 du décret) sa responsabilité n'étant engagée que vis-à-vis de son cocontractant (article 52).

Cette responsabilité est néanmoins engagée sous certaines conditions et dans certaines limites, suivant qu'il s'agit des opérations prévues à l'article 50 ou de celles envisagées par l'article 51. Dans le premier cas, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ; dans le second, il est présumé avoir reçu la marchandise telle que la déclaration du déposant le consigne. L'article 53 énumère ensuite cinq cas d'exonération, sauf au demandeur à apporter la preuve que le dommage est bien dû à une faute de l'entrepreneur.

Le vote de ce texte mettra fin à des conflits qui se sont traduits par des décisions jurisprudentielles souvent critiquables. Le régime de responsabilité des entreprises de manutention doit être le même que celui du transporteur maritime, en raison de la disposition du sectionnement du transport maritime, ce qui nous amènera d'ailleurs à déposer un amendement créant un article 54 *bis* (nouveau) pour que, vis-à-vis de la nouvelle loi, le transporteur ne soit pas dans une position plus défavorable que le manutentionnaire.

Mais avant d'examiner les « retouches » apportées à ce texte par l'Assemblée Nationale, il nous faut — brièvement — en mesurer la portée économique.

*
* *

II. — La portée économique du projet.

A l'occasion de l'examen de ce projet de loi, votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime utile de souligner *la baisse constante de la participation de notre pavillon à notre commerce maritime* et les difficultés particulières que rencontre l'armement français pour utiliser ses navires et développer ses moyens.

En effet, si nos échanges commerciaux internationaux par mer se sont développés de façon notable, passant de 80 millions de tonnes en 1962 à plus de 100 millions en 1964, le volume des marchandises acheminées sur des navires français ne s'est pas développé au même rythme et notre part est tombée, aux importations, de 63,6 % à 54,2 % et, aux exportations, de 42 % à 26,6 %.

Cette continuelle dégradation s'est traduite par une nouvelle augmentation du déficit de notre balance des comptes « transports maritimes » qui, après avoir décliné sensiblement jusqu'en 1962, est passé depuis lors de 382 à 620 millions de francs en 1965.

Les principales causes de cette crise de notre armement sont connues. Elles tiennent essentiellement à la différence très importante qui existe entre les charges de nos armateurs et celles de leurs concurrents étrangers, en particulier dans le domaine des salaires et des charges sociales. Compte tenu de ces éléments, nous ne pouvons espérer nous placer sur le marché international qu'en exploitant des navires de tonnage assez important et hautement mécanisés permettant de minimiser la part des dépenses d'équipage par rapport au coût du service rendu.

Ceci explique d'ailleurs que nous fassions encore relativement bonne figure sur le trafic pétrolier alors, qu'au contraire, nous sommes tributaires pour plus des deux tiers de l'armement étranger pour le cabotage.

Il faut notamment souligner dans ce domaine que si la qualité et la capacité de nos caboteurs s'est notablement accrue depuis 10 ans, nous ne disposons encore que de 41 navires de ce type alors que les Hollandais en possèdent 900 et les Allemands sensiblement autant ! Cette insuffisance de moyens de transport, dans ce cas particulier, se traduit à elle seule par une perte annuelle de devises de plus de 50 millions de francs.

Un autre aspect de notre carence maritime est *la chute continue de notre participation au transport de marchandises diverses* assuré précisément, dans la plupart des cas, par des cargos de petit et moyen tonnages. Le fait est d'autant plus regrettable que ce genre de trafic est le plus intéressant et le plus lucratif, aussi bien pour l'armement que pour les ports, en raison de la valeur des produits transportés et des multiples opérations de manutention que nécessite leur acheminement.

En conclusion de ces observations sur l'aspect économique du problème de l'affrètement, votre Commission tient donc à attirer l'attention du Gouvernement sur *la nécessité de remédier par tous les moyens à la dégradation de la situation de notre marine marchande* qui se répercute non seulement sur la balance des comptes, mais encore sur l'activité de nos chantiers navals. Il apparaît, en effet que, sauf redressement immédiat de la tendance, l'objectif prévu au V^e Plan d'un développement de notre flotte jusqu'au niveau de 6 millions de tonnes ne pourra pas être atteint.

*
* *

III. — Examen des articles et amendements proposés.

Au cours des deux séances (27 avril et 3 mai 1966) qu'elle a consacrées à ce texte, l'Assemblée nationale y a apporté *très peu de modifications*, se contentant d'adopter des amendements de pure forme ; en effet, tant le rapporteur du projet que M. le Garde des Sceaux ont insisté sur la préparation poussée qui avait précédé la sortie de ce texte, et sur l'élaboration d'un décret d'application qui nous a été également communiqué et qui complète fort heureusement les dispositions des différents articles.

Aussi avons-nous établi un **tableau comparatif** qui permettra à votre Assemblée de connaître les amendements adoptés à l'Assemblée Nationale. Nous vous demanderons d'ailleurs d'adopter conformes les articles ainsi modifiés, en vous suggérant — toutefois — deux amendements de pure forme à l'article 49 et un amendement de fond donnant lieu à l'insertion d'un article 54 *bis* (nouveau).

Texte du projet de loi.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
TITRE II	TITRE II	TITRE II
Transport de marchandises.	Transport de marchandises.	Transport de marchandises.
CHAPITRE PREMIER	CHAPITRE PREMIER	CHAPITRE PREMIER
Règles générales.	Règles générales.	Règles générales.
Art. 15.	Art. 15.	Art. 15.
Par le contrat de transport, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.	Par le contrat de transport <i>maritime</i> , le chargeur s'engage... ... livrai- son.	Conforme.

Texte du projet de loi.

TITRE III

Transport de passagers.

CHAPITRE PREMIER

Contrat de passage.

Art. 34.

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage.

Les dispositions qui suivent ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Art. 37.

L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escales, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par un préposé.

Art. 40.

La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par décret.

Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur.

CHAPITRE III

Bagages.

Art. 43.

Le transporteur est responsable des bagages enregistrés ainsi que des véhicules de tourisme à moteur dans les limites établies par décret.

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

TITRE III

Transport de passagers.

CHAPITRE PREMIER

Contrat de passage.

Art. 34.

Alinéa conforme.

Les dispositions du chapitre II du présent titre ne s'appliquent...

... clandestins.

Alinéa conforme.

Art. 37.

L'accident...

commise par lui-même ou un de ses préposés.

Art. 40.

Alinéa conforme.

Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

CHAPITRE III

Bagages.

Art. 43.

Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites établies par décret.

Texte proposé
par votre Commission.

TITRE III

Transport de passagers.

CHAPITRE PREMIER

Contrat de passage.

Art. 34.

Conforme.

Art. 37.

Conforme.

Art. 40.

Conforme.

Conforme.

CHAPITRE III

Bagages.

Art. 43.

Conforme.

Texte du projet de loi.

Art. 45.

Les créances du transporteur sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages.

Art. 49.

L'organisateur de croisière est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages, sauf s'il établit que cette responsabilité incombe au transporteur dans les conditions et les limites des articles 37 à 44.

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

Art. 45.

Les créances...

... bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

Art. 49.

L'organisateur de croisière est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages.

Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et les limites des articles 37 à 44.

**Texte proposé
par votre Commission.**

Art. 45.

Conforme.

Art. 49.

...croisières...

...croisières...

Article 49.

Votre Commission vous propose d'y apporter deux amendements de pure forme harmonisant le texte de cet article avec celui de l'intitulé du chapitre IV (Organisateurs de croisières maritimes) et de l'article 48 lui-même dans lesquels le mot « croisières » est au pluriel, ce qui est grammaticalement souhaitable.

Texte du projet de loi.

Art. 53.

Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous :

a) lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 50, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;

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

Art. 53.

Conforme.

Conforme.

**Texte proposé
par votre Commission.**

Art. 53.

Conforme.

Texte du projet de loi.

b) lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 51, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :

1° d'un incendie ;

2° de faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur ;

3° de grève, lock-out ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

4° de faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

5° du vice propre de la marchandise.

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

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

Conforme.

Il répond...

1° Conforme.

2° Conforme.

3° Conforme.

4° d'une faute du chargeur...

5° Conforme.

Conforme.

**Texte proposé
par votre Commission.**

Article additionnel 54 bis (nouveau).

Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

a) *De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 53 ;*

b) *Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;*

c) *Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 54 ;*

d) *Ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.*

Article additionnel 54 bis (nouveau).

Les dispositions du titre IV qui traite des entreprises de manutention sont de nature supplétive. Il est donc possible d'y déroger, et il pourrait en résulter une multiplication systématique des clauses d'exonération de responsabilité.

En raison de l'unité du contrat de transport qui s'applique désormais, depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, *l'entrepreneur de manutention voit sa responsabilité engagée dans les mêmes conditions et limites que le serait la responsabilité du transporteur maritime.*

Les règles proposées ont pour objet de permettre aux ayants droit à la marchandise de s'adresser, sans hésitation possible, soit au transporteur maritime, soit au manutentionnaire, ce dernier n'ayant sa responsabilité engagée qu'envers celui qui a requis ses services. Or le transporteur maritime ne peut se soustraire à sa responsabilité, telle qu'elle est définie par l'article 27 du projet de loi ; les dispositions du titre relatif au transport de marchandises sont à cet égard impératives.

A bien des égards, *il ne paraît pas équitable de réserver au manutentionnaire un régime plus favorable qu'au transporteur maritime ; une marchandise qui est entreposée dans un port ne doit pas courir plus de risques que dans la cale d'un navire ; les motifs d'exonération de responsabilité sont d'ailleurs les mêmes, à l'exception de celles résultant directement des risques de la navigation.*

Un tel système, harmonieusement conçu, risque d'être altéré par des clauses d'exonération de responsabilité qui allégeraient considérablement la responsabilité du manutentionnaire, alors que celle du transporteur maritime serait maintenue dans les conditions et limites prévues par la loi.

Pour ces raisons, *il apparaît souhaitable à votre Commission de prévoir une disposition additionnelle au projet de loi qui aurait pour effet, à l'exemple de celles de l'article 29 relatives au transporteur maritime, d'empêcher le manutentionnaire de se soustraire à sa responsabilité telle qu'elle est fixée à l'article 53.*

Texte du projet de loi.

Dispositions générales.

Art 57.

Sont abrogés les articles 229 et 273 à 310 du Code de commerce et la loi du 2 avril 1936, relative aux transports de marchandises par mer, ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

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

Dispositions générales.

Art. 57.

Sont abrogés les articles 229 et 273 à 310, *ainsi que l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 433* du Code de commerce et la loi...

... présente loi.

**Texte proposé
par votre Commission.**

Dispositions générales.

Art. 57.

Conforme.

*
* *

Votre Commission vous propose d'adopter, sous réserve des amendements ci-dessous, le texte du projet de loi voté par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article 49.

Amendement : au premier alinéa de cet article, 1^{re} ligne, au lieu de :

...croisière...

lire :

...croisières...

Amendement : au deuxième alinéa de cet article, deuxième ligne, au lieu de :

...croisière...

lire :

...croisières...

Article additionnel 54 *bis* (nouveau).

Amendement : après l'article 54, insérer un article additionnel 54 *bis* (nouveau) ainsi rédigé :

Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

a) de soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 53 ;

b) ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;

c) ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 54 ;

d) ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

TITRE I

Affrètement du navire.

CHAPITRE PREMIER

Règles générales.

Article premier.

Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et à défaut, par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application.

Art. 2.

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

Art. 3.

En matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties.

Art. 4.

La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Elle est interrompue ou suspendue et produit ses effets conformément au droit commun.

CHAPITRE II

Affrètement au voyage.

Art. 5.

Par l'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

Art. 6.

Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur précisées par décret, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

CHAPITRE III

Affrètement à temps.

Art. 7.

Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini.

Art. 8.

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par décret.

Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Art. 9.

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

CHAPITRE IV

Affrètement « coque nue ».

Art. 10.

Par l'affrètement « coque nue », le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur, un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

Art. 11.

L'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

CHAPITRE V

Sous-affrètements.

Art. 12.

L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissement.

Art 13.

Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Art. 14.

Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

TITRE II

Transport de marchandises.

CHAPITRE PREMIER

Règles générales.

Art. 15.

Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Art. 16.

Le présent titre est applicable aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention.

Les diligences extra-judiciaires, les mesures conservatoires et les mesures d'exécution sur la marchandise sont régies par la loi du lieu où elles doivent être effectuées.

La prescription de l'action en justice est régie par la loi du tribunal devant lequel l'action est portée.

Art. 17.

Les dispositions du présent titre s'appliquent :

1° Entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;

2° Dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.

CHAPITRE II

Le connaissement.

Art. 18.

Le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement.

Art. 19.

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur ses déclarations au connaissement.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

Art. 20.

Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; mais ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra pas se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue par l'article 28 ci-dessous.

CHAPITRE III

Exécution du contrat.

Art. 21.

Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Art. 22.

Sauf dans le petit cabotage, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Art. 23.

Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces.

Art. 24.

En cas de faillite ou d'admission au règlement judiciaire des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Art. 25.

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Art. 26.

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.

CHAPITRE IV

Responsabilité du transporteur.

Art. 27.

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- a) De l'innavigabilité du navire sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ci-dessus ;
- b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;
- c) D'un incendie ;
- d) Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;
- e) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- f) Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;
- g) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- h) De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;
- i) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ;

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue à la lettre b) ci-dessus.

Art. 28.

La responsabilité du transporteur ne peut dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, et par colis ou par unité, une somme dont le montant sera fixé par décret.

Il n'en est autrement que :

- a) En cas de dol du transporteur ;
- b) En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Pareille déclaration fera foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Art. 29.

Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- a) De soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 27 ;
- b) Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;
- c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 28 ;
- d) Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Art. 30.

Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'article 22.

Art. 31.

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

Art. 32.

Toutes actions contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrivent par un an.

Les actions récursoires peuvent être intentées, même après le délai d'un an ci-dessus, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour ou celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation.

TITRE III

Transports de passagers.

Art. 33.

Les dispositions du présent titre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers.

CHAPITRE PREMIER

Contrat de passage.

Art. 34.

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage.

Les dispositions du Chapitre II du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Art. 35.

Sur les navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

CHAPITRE II

Responsabilité du transporteur.

Art. 36.

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

Art. 37.

L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escales, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

Art. 38.

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

Art. 39.

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'observation de l'article 36 ou à la faute commerciale de ses préposés.

Art. 40.

La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par décret.

Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Art. 41.

L'action en responsabilité se prescrit par deux ans.

Art. 42.

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

CHAPITRE III

Bagages.

Art. 43.

Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites établies par décret.

Art. 44.

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme dont le montant est fixé par décret.

Toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

Art. 45.

Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

Art. 46.

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

CHAPITRE IV

Organisateurs de croisières maritimes.

Art. 47.

Les organisateurs de croisières maritimes doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité du contrat, un titre de croisière.

Seul le passager peut faire valoir cette nullité.

Art. 48.

Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisières, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit.

Art. 49.

L'organisateur de croisière est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages.

Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et les limites des articles 37 à 44.

TITRE IV

Entreprises de manutention.

Art. 50.

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Art. 51.

En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par décret.

Art. 52.

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a une action contre lui.

Art. 53.

Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous :

a) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 50, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;

b) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 51, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :

1° D'un incendie ;

2° De faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur ;

3° De grève, lock-out ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

4° D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

5° Du vice propre de la marchandise.

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

Art. 54.

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser la somme fixée par les décrets visés aux articles 28 et 43 à moins d'une déclaration de valeur qui lui aura été notifiée.

Art. 55.

Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions des articles 32 et 46.

Art. 56.

En matière internationale, les opérations visées au présent titre sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

Dispositions générales.

Art. 57.

Sont abrogés les articles 229 et 273 à 310 ainsi que l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 433 du Code de commerce et la loi du 2 avril 1936, relative aux transports de marchandises par mer, ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art. 58.

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Elle régira les contrats conclus postérieurement à cette date.

Art. 59.

La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer.