

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 octobre 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 portant statut des navires et  
autres bâtiments de mer,*

par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

---

(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 Hauteclocque, 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 le numéro :

Sénat : 298 (1965-1966).

Mesdames, Messieurs,

Le statut des navires et autres bâtiments de mer que le Gouvernement présente, par le présent projet de loi, traite d'un sujet dont maints aspects juridiques dérivent de l'Histoire, de la légende ou même d'une certaine poésie.

L'intitulé du projet de loi est sur ce point révélateur. On dit « le statut des navires » comme on dirait en d'autres matières « le statut des personnes ».

En fait, à la fin du **xx<sup>e</sup>** siècle, les propriétaires, armateurs et marins n'ont pas pu ou voulu se séparer d'une très longue tradition dont, nous l'avons dit, les racines plongent dans la plus ancienne et respectable des légendes.

Ainsi et pour longtemps encore, il est admis, sur toutes les mers du globe, qu'un navire est une sorte d'être vivant. Comme l'expose le projet, qui reprend sans innover des dispositions antérieures, il est identifiable au moyen de son immatriculation, qui est un peu son acte d'état civil, son port d'attache qui est son domicile, son tonnage qui pourrait se comparer au signalement des cartes d'identité, son nom qui le rapproche encore des personnes, enfin sa nationalité qui résulte de l'acte de francisation et lui donne le droit de battre pavillon français.

Pour couronner cet ensemble de traits qui permet, dans une assez large mesure de comparer à une personne humaine le navire juridiquement et pratiquement « bien meuble » susceptible d'être objet de privilèges et d'hypothèques, on pourra remarquer que rares sont les navires qui ne sont pas « baptisés », soit par la bénédiction de ministres du culte, soit par la très traditionnelle et païenne bouteille de champagne.

Sur le plan juridique, nous retiendrons qu'un navire sortant des chantiers prend naissance à un moment précis qui en fait aussitôt une personne adulte sujette de droit à l'égard de la France

s'il est francisé, sujette de droit et de tradition à l'égard de toutes les marines du monde, notamment en ce qui concerne la responsabilité civile et le droit d'assistance, sujette aussi du droit français en haute mer où il porte en tant que meuble une manière de portion de territoire national.

Ainsi, ce qui précède ne saurait permettre de déduire que le navire peut se ranger dans telle ou telle catégorie juridique classique.

On pourrait, si on voulait affirmer qu'il doit être considéré comme une personne, tirer argument juridique du fait que le navire peut plaider par la voix de son capitaine, qu'il peut avoir des responsabilités propres ; mais il n'en reste pas moins qu'on peut seulement affirmer qu'il est un meuble (faut-il rappeler la devise du Nautilus « *mobilis in mobile* »), mais que ce meuble, en raison notamment de son prix de revient souvent considérable est un objet de crédit sur lequel peuvent être constitués des droits réels qui le suivent partout où il va.

En ce sens, il est d'abord apparu à votre Commission que, tout en limitant ses ambitions pour éviter les controverses doctrinales, elle devait compléter le projet de loi du Gouvernement par une définition juridique modeste mais dépassant le cadre des dispositions réglementaires qui constituent l'indispensable corollaire du statut légal du navire.

Il sera permis, à cette occasion, au rapporteur de la Commission de relever, une fois de plus, le très grave danger que fait courir à la législation sa fragmentation par le fait des articles 34 et 37 de la Constitution.

En effet, une grande partie des dispositions ayant les effets de la loi, relève du décret et, cependant, ces dispositions moins solennelles en droit externe que la législation issue de l'article 34, doivent être souvent connues et respectées par des personnes physiques ou morales étrangères. Il aurait été infiniment préférable, s'agissant notamment du statut du navire, de pouvoir l'inscrire en totalité à l'intérieur d'un véritable code, dont toutes les parties auraient été délibérées et votées par le Parlement, et dont aucune, en conséquence, ne pourrait être modifiée par voie de décret indépendamment du texte de loi lui-même.

Forcé nous sera cependant, par respect pour la Constitution, d'admettre qu'il y aura dans le statut du navire une partie dont nous dirons qu'elle sera imprimée sur feuille blanche, et ce n'est qu'une image, l'autre partie le sera sur feuille bleue et détachable ou modifiable, par la seule volonté du pouvoir exécutif.

Cette possibilité, dont nous voulons espérer qu'aucun gouvernement n'abusera, est cependant très regrettable. Elle complique la tâche de recherche des praticiens. Elle rend parfois impossible cette tâche pour des praticiens étrangers.

Ne pouvant examiner que le texte de loi mais ayant eu, grâce à l'obligeance de M. le Garde des Sceaux, connaissance des projets de décret, nous ne ferons à ces derniers aucun procès d'intention. Ils constituent à nos yeux le prolongement raisonnable du texte de loi.

Celui-ci, après avoir, dans le chapitre I, traité de ce que nous appellerons, par image, l'état civil et le statut personnel du navire, règle en un chapitre II, les problèmes de la construction. Dans ce domaine, nous voyons apparaître quelques unes des caractéristiques de la législation en matière d'immeubles, mais l'action en garantie se prescrit pendant un an, délai qui paraît court mais est raisonnable en la matière.

Sur ce point, il nous est apparu comme indispensable de préciser que, par voie de dispositions contractuelles, il peut être valablement précisé que le navire en construction devient la propriété de celui qui a passé la commande au chantier au fur et à mesure des acomptes versés et de l'achèvement du navire.

Pour les grosses unités navales, cette pratique est d'usage courant. Elle évite qu'un propriétaire ne soit réduit, en cas de faillite d'un chantier naval, au rang de créancier chirographaire ou ne soit obligé de constituer des hypothèques aussi coûteuses que compliquées.

Nous avons peu d'observations à faire sur le chapitre III concernant la forme des actes relatifs à la propriété des navires, qui reprend les dispositions antérieures du Code de commerce et, notamment, son article 195.

Plus novateur est le chapitre IV, qui traite du régime de la copropriété des navires. Ce mode d'exploitation est tradi-

tionnel pour une grande partie de la flotte de pêche française, il est encore largement pratiqué pour les flottes de commerce étrangères notamment en Italie et en Angleterre.

La gestion de ces navires, par les propriétaires, est délicate. Elle a été réglée par le texte de loi dans des conditions assez comparables à celles prévues par la loi sur les sociétés commerciales. Le point le plus important est celui de la responsabilité des copropriétaires dits « quirataires » pour lesquels un système assez simple a été découvert, permettant à ceux-ci de limiter leur responsabilité par déclaration opposable aux tiers à partir du moment où celle-ci aura été publiée.

Aucune innovation importante ne paraît résulter du chapitre V relatif aux privilèges portant sur des navires, dans lesquels on retrouve notamment les dispositions des articles 191 à 196 *ter* du Code de commerce et la même observation vaudra pour le chapitre VI traitant des hypothèques maritimes pour lesquelles il a paru nécessaire à votre Commission d'apporter quelques précisions, sans modifier l'économie générale du texte.

Par contre, le chapitre VII sur la responsabilité du propriétaire de navire a fait l'objet de modifications de forme assez grandes tout en respectant les intentions, au demeurant assez simples, du projet de loi.

En fait, il s'agissait uniquement de faire passer dans la législation française les dispositions de la Convention internationale de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

L'article 216 du Code de commerce dispose que : « le propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

« Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret ». Ainsi, le propriétaire peut en faisant abandon de son navire limiter à la perte de ce dernier toutes ses responsabilités.

L'article premier de la Convention stipule, par contre, que : « Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'un des cas suivants ; à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire ».

Les conditions de limitation résultant de la Convention sont complexes et aboutissent à des énumérations de cas comme il arrive souvent dans les conventions internationales inspirées du droit anglo-saxon où les Hautes-Parties contractantes se sont efforcées de ne pas laisser dans l'ombre des points éventuellement litigieux.

On y trouve essentiellement le taux de limitation de responsabilité qui doit être calculé par rapport au tonnage du navire.

Cette limitation permet, dans le cas de collisions en mer entre, par hypothèse, un bâtiment de 100 tonneaux et un paquebot de la classe du *France* entraînant pour ce dernier des avaries considérables, de limiter la responsabilité du propriétaire du navire à un certain taux calculé sur les 100 tonneaux du navire responsable. Il n'est plus question d'abandon.

La traduction des dispositions de la convention dans le texte français était assez difficile, les auteurs du projet de loi ayant préféré substituer une formule synthétique à l'énumération de cas. Votre Commission a essayé, tout en conservant le principe adopté par le projet de loi, de respecter un certain ordre logique.

Après avoir précisé les conditions d'exercice de la faculté offerte au propriétaire d'invoquer la limitation, le projet qui vous est soumis apparaît moins explicite sur le mécanisme qui devra être employé.

Votre Commission n'a pas jugé indispensable de définir le fonds de limitation unique. Nous dirons seulement que, pour profiter de la faculté susindiquée, le propriétaire devra constituer soit sous forme bancaire, soit par le jeu d'assurances, un fonds correspondant au taux de limitation par rapport au tonnage du navire en exécution de la convention de 1957.

Ce fonds sera disponible au bénéfice de toutes les victimes d'un événement de mer produit par le fait et la faute du navire, dès lors qu'aucune faute personnelle ne pourra être imputée au propriétaire.

Il formera une masse constituée dès après l'événement où viendront se servir les victimes, tels les créanciers s'efforçant de se faire payer sur la masse de liquidation d'une faillite.

La constitution de ce fonds exonère le propriétaire de ses responsabilités au-delà du montant dudit fonds.

Enfin, nous regretterons que, au chapitre VIII traitant de la saisie des navires, il ait paru nécessaire de renvoyer les solutions au seul règlement, c'est ce que nous trouvons au chapitre VI du projet de décret, sections 1, 2, 3, qui ne comporte pas moins de 28 articles.

Sous réserve des modifications proposées, il apparaît d'abord que le texte sur le statut des navires arrive en son temps, car il adapte notre législation aux nécessités du monde moderne et, notamment, aux structures économiques actuelles. Il s'inscrit au milieu de dispositions législatives comportant rajeunissement du droit maritime dont la France est spécialement redevable à Colbert.

Il apparaît ensuite que la mise en harmonie de notre législation avec les traités internationaux s'imposait pour des raisons pratiques évidentes et aussi pour respecter l'autorité supérieure à celle des lois donnée par l'article 55 de la Constitution aux traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés.

Enfin, le projet de loi qui vous est soumis est suffisamment respectueux des traditions et même des légendes de la mer pour mériter de se substituer, à travers le Code de commerce de 1808, à l'œuvre du grand ministre de Louis XIV.

Votre Commission lui souhaite, en vous demandant de le voter, un aussi long avenir que celui des textes auxquels il devra se substituer. Elle espère qu'il servira utilement la cause de la construction, de l'armement et de la marine de commerce et de pêche française.

## EXAMEN DES ARTICLES

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Individualisation et francisation des navires.

##### Article premier.

Les éléments d'individualisation d'un navire sont :

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

##### Art. 2.

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, le président du conseil d'administration, le directeur général adjoint, 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.

### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Individualisation et francisation des navires.

##### Article premier.

Tout navire, bien meuble susceptible d'hypothèque, est individualisé par son nom, son port d'attache, sa nationalité et son tonnage.

##### Art. 2.

Conforme.

##### Art. 3.

Conforme.

#### Code des douanes :

Art. 216. — La francisation est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon français, avec les privilèges qui s'y attachent.

#### Code des douanes :

Art. 219. — 1. — Pour obtenir la francisation, les navires doivent :

a) Appartenir pour moitié au moins à des Français ;

b) Avoir été construits dans le territoire de la République française dans lequel ils doivent être francisés ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'ils n'aient été déclarés de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqués pour infraction aux lois françaises.

2. — Les navires étrangers peuvent être également francisés lorsque, à la suite d'un naufrage sur les côtes du territoire où la francisation doit avoir lieu, ils sont devenus entièrement propriété française et sont montés par des Français, après réparations s'élevant au quadruple au moins de leur prix d'achat.

Art. 221. — Les navires appartenant à des sociétés ne peuvent être francisés que sous les conditions suivantes :

a) La société propriétaire doit avoir son siège social dans le terri-

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
toire de la République française ou dans l'un des pays énumérés aux articles 119 bis-3 ci-dessus et 429-3 ci-après ;		
b) Le cas échéant, le conseil d'administration ou de surveillance doit comprendre une majorité de citoyens français et le président du conseil d'administration ou de surveillance, le directeur général, s'il y en a un, et le gérant doivent être Français ;		
c) S'il s'agit d'une société en nom collectif, les apports des associés français doivent représenter au moins 50 % du capital social.		
<i>Code des douanes :</i>	Art. 4.	Art. 4.
Art. 217. — Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation.	Tout navire francisé qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation.	Conforme.

*Observations.* — Les dispositions du chapitre I<sup>er</sup>, qui traitent de l'individualisation et de la francisation des navires, ne s'écartent pas sensiblement des textes actuellement en vigueur.

A l'article premier, les auteurs du projet de loi se sont volontairement abstenus de donner une définition matérielle ou juridique du navire, laissant ce soin à la jurisprudence.

Leur intention est louable tant il est difficile de traduire en termes généraux l'infinie variété des situations pouvant se présenter. Il en résulte, cependant, une présentation bien peu satisfaisante du texte : un projet de loi « portant statut des navires et autres bâtiments de mer » débute par un article énumérant les éléments d'individualisation d'un navire sans qu'auparavant une disposition ait, non pas donné une définition, mais, à tout le moins, indiqué le caractère juridique essentiel du navire : bien meuble susceptible d'hypothèque.

Les rédacteurs du projet de loi ont estimé à ce sujet qu'une précision était inutile, l'article 531 du Code civil affirmant déjà que le navire est un meuble et l'article 43 du présent texte stipulant qu'un bâtiment de mer francisé est susceptible d'hypothèque.

Votre Commission ne partage pas ce point de vue et fait d'ailleurs observer que l'actuel article 190 du Code de commerce, que le projet de loi abroge, débute par ces mots : « les navires et autres bâtiments de mer sont meubles. Ils sont susceptibles d'hypothèques ». C'est une formule analogue que nous vous proposons de reprendre.

Il convient, sur le plan de la terminologie, de noter que le mot « navire » ou l'expression « bâtiment de mer » ne sont pas employés indifféremment, le terme navire désignant spécialement le bâtiment de mer pouvant se mouvoir par ses propres moyens.

Quatre éléments permettent d'individualiser le navire :

— tout d'abord, comme les personnes physiques, le bâtiment de mer porte un nom doué d'une certaine fixité puisque son changement ne peut pas intervenir sans une autorisation administrative ;

— un deuxième élément est le tonnage, c'est-à-dire la capacité intérieure du navire. L'opération du jaugeage est faite par l'administration des douanes ;

— le troisième élément, le port d'attache, rapproche encore le navire des personnes physiques, étant donné qu'il constitue, en quelque sorte, un domicile légal ;

— enfin, le bâtiment de mer, comme les personnes, a une nationalité, faute de quoi il pourrait être considéré comme navire pirate.

Les articles 2 à 4 reprennent des dispositions du Code des douanes (art. 216, 217, 219 et 221).

L'opération par laquelle le navire acquiert la nationalité française est la francisation qui est constatée par un acte.

Cette opération ne peut être réalisée que si certaines conditions tenant à la propriété du navire sont remplies. La règle généralement retenue est celle de l'appartenance, au moins pour moitié, à des Français s'il s'agit de propriétaires personnes physiques, des dispositions spéciales visant le cas de sociétés propriétaires de navires. Le bâtiment doit alors appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République, des conditions particulières étant, en outre, imposées selon le type de sociétés, tant en ce qui concerne la nationalité des dirigeants et membres des organes de direction et de contrôle qu'en ce qui regarde la fraction du capital social appartenant à des Français.

Il importe de souligner que la francisation n'est pas, d'après l'exposé des motifs, rendue obligatoire par le projet de loi.

En vérité, la liberté ainsi donnée est très relative, étant donné qu'aucun navire ne peut prendre la mer sans être détenteur de pièces officielles attestant son état, pièces dont la plus importante est, pour les bâtiments relevant de notre législation, l'acte de francisation.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par la Commission.

CHAPITRE II

Construction des navires.

Art. 5.

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

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

Art. 7.

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.

CHAPITRE II

Construction des navires.

Art. 5.

Conforme.

Art. 6.

*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. Il peut être valablement stipulé que le transfert s'opère au fur et à mesure de la construction et du versement des acomptes par le client. Cette stipulation doit faire l'objet d'une publicité dans des conditions qui seront déterminées par décret.*

Art. 7.

Conforme.

Art. 8.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 9.

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.

Art. 9.

Conforme.

*Observations.* — Les articles 5 à 9 traitent de la construction des navires qui, à l'heure actuelle, ne fait l'objet d'aucune réglementation de droit privé. Les dispositions y incluses s'inspirent de la doctrine et de la jurisprudence.

La nécessité de préconstituer des moyens de preuve, dans un domaine où les contestations portent sur des affaires particulièrement délicates et mettent en jeu des intérêts souvent considérables, a conduit les auteurs du texte à exiger un contrat écrit, les modifications du contrat initial devant également, à peine de nullité, être constatées par écrit.

Le mode juridique de construction dont il est question dans le texte du Gouvernement est la construction dite « à forfait » ou « à l'entreprise » qui est une vente à livrer.

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

Il faut bien reconnaître qu'en fait ce mode juridique de construction n'est guère utilisé que pour les bâtiments de petit et moyen tonnage. Dans ce cas, le client accepte de ne devenir propriétaire qu'à la livraison, bien qu'il ait déjà payé une large partie du prix. Il n'en va pas de même pour les grands navires dont le coût de construction atteint des sommes colossales. L'armateur qui a versé des acomptes importants n'entend pas se trouver dans la situation d'un simple créancier chirographaire, si le constructeur connaît certains déboires sur le plan financier. Aussi, la pratique a-t-elle imaginé des formes de contrats permettant au client de devenir propriétaire au fur et à mesure de l'incorporation de nouveaux éléments dans la construction et du paiement du prix.

Ce système permet d'éviter le recours systématique à l'hypothèque, procédure lourde et onéreuse.

Il n'est pas inutile de citer, sur ce point, l'opinion de l'éminent spécialiste du droit maritime qu'est M. le Professeur René Rodière :

« La valeur des grands navires est telle qu'un constructeur ne peut pas attendre l'achèvement pour demander le paiement du prix.

« Les paiements échelonnés présentent le grave danger que, si le constructeur vient à tomber en faillite, l'armateur, créancier des acomptes qu'il a payés, est un simple créancier chirographaire, obligé de produire à la faillite, cependant que le syndic peut faire vendre le navire en chantier. Les armateurs ont trouvé deux moyens pour se protéger. Le premier est le transfert successif de la propriété au fur et à mesure que le prix est payé. Le deuxième est l'hypothèque consentie à l'armateur qui paie les acomptes. Voilà pourquoi la loi hypothécaire a permis d'hypothéquer les navires en construction » (Précis Dalloz, *Droit maritime*, par M. René Rodière, édition 1963, n° 72).

Certes, le texte qui nous est proposé n'a qu'un caractère supplétif, puisqu'il autorise les conventions contraires. Votre Commission estime néanmoins que la loi ne doit pas ignorer le mode de transfert successif de la propriété qui est celui pratiqué dans les marchés les plus importants quant au tonnage et au coût de l'opération. Dans la rédaction que nous vous proposons, la règle admise par le texte du Gouvernement n'est pas renversée mais l'affirmation de la possibilité pour les parties de conclure des conventions contraires est renforcée et une mention expresse est consacrée à un type de convention contraire, celui qui consacre le transfert successif, cette convention devant faire l'objet d'une publicité afin de préserver les intérêts des tiers, notamment ceux des futurs créanciers du constructeur.

Notons que le constructeur est garant des vices cachés, de même que l'entrepreneur dans les chantiers duquel a lieu la réparation d'un navire. L'action en garantie se prescrit par un an. Ainsi que le souligne l'exposé des motifs du Gouvernement, ces règles sont la transposition de la jurisprudence sur les vendeurs professionnels et les constructeurs.

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
<p><i>Code de commerce :</i></p> <p><b>Art. 195.</b> — La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée.</p>	<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Formes des actes relatifs à la propriété des navires.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 10.</b></p> <p>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.</p> <p>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 ou dont la prorogation peut aboutir à une pareille durée.</p> <p>L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire. Ces mentions sont fixées par arrêtés ministériels.</p>	<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Formes des actes relatifs à la propriété des navires.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 10.</b></p> <p>Conforme.</p>

*Observations.* — En des termes différents, le premier alinéa de cet article reprend une disposition figurant à l'heure actuelle dans l'article 195 du Code de commerce. Il impose l'obligation d'un écrit pour tout acte constitutif d'un droit réel sur un navire. De cette manière, les tiers seront exactement informés de la situation juridique du bâtiment. La même exigence frappe les contrats d'affrètement à temps ou en coque-nue.

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
<p><i>Code de commerce :</i></p> <p><b>Art. 220.</b> — En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi.</p> <p>La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.</p>	<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Exploitation des navires en copropriété.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 11.</b></p> <p>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.</p> <p>Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.</p>	<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Exploitation des navires en copropriété.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Art. 11.</b></p> <p>Conforme.</p>

**Texte actuellement en vigueur.**

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires, formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

**Texte du projet de loi.**

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.

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.

Art. 13.

Lorsqu'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.

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

Art. 15.

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.

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

Art. 17.

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.

**Texte proposé par votre Commission.**

Art. 12.

Conforme.

Art. 13.

Conforme.

Art. 14.

Conforme.

Art. 15.

Conforme.

Art. 16.

Conforme.

Art. 17.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 18.

Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Art. 18.

Conforme.

Art. 19.

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. 19.

Conforme.

Art. 20.

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. 20.

Conforme.

Art. 21.

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

Art. 21.

Conforme.

Art. 22.

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. 22.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Code de commerce :

Art. 219. — Si le capitaine congédié est propriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété, et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office.

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 le prix en est fixé par le tribunal.

Art. 23.

Conforme.

Art. 24.

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

Art. 24.

Conforme.

Art. 25.

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

Art. 25.

Conforme.

Art. 26.

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. 26.

Conforme.

Code de commerce :

Art. 220 (3<sup>e</sup> alinéa). — La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires, formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

Art. 27.

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

Art. 27.

Conforme.

Art. 28.

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

Art. 28.

Conforme.

Art. 29.

Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition justifiée des autres copropriétaires.

Art. 29.

Conforme, sauf :

... sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 30.

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

Art. 30.

Conforme.

*Observations.* — Les articles 11 à 30 forment le chapitre IV consacré à l'exploitation des navires en copropriété. A l'heure actuelle, l'article 220 du Code de commerce se borne à édicter une règle dont l'insuffisance apparaît à la simple lecture : « en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi ».

Or, ce mode d'exploitation, bien que très ancien, est toujours pratiqué de façon courante. Toute la flotte de pêche bretonne est exploitée sous cette forme ; il en va de même pour les cargos modernes, du fait de leur coût très élevé.

Plusieurs personnes achètent en commun un navire qui est divisé en un certain nombre de portions d'intérêts (24 en général) appelées quirats. Les copropriétaires portent le nom de quirataires.

A l'origine, les quirats appartenaient le plus souvent à des marins ou à des familles de marins. La situation est toute différente aujourd'hui car, fréquemment, des personnes non averties des choses de la mer sont quirataires. Il importe de les protéger contre les imprudences, voire les fautes des gérants de la copropriété.

Cette question revêt une particulière importance, étant donné que, sur les bases de la jurisprudence actuelle, les quirataires sont tenus solidairement et indéfiniment des dettes contractées au nom de la copropriété par le gérant. Leur patrimoine en entier, et non pas seulement leur portion d'intérêts dans la copropriété, peut, en conséquence, être atteint en cas de mauvaise gestion du navire.

La solution radicale à ce problème serait de déclarer que les copropriétaires ne pourraient être poursuivis au-delà de leurs quirats, mais on risquerait alors de les priver de tout crédit. Le système que vous propose le Gouvernement est une conciliation entre les deux situations opposées. Le principe est que les copropriétaires gérants seront indéfiniment tenus des dettes de la copropriété ;

les copropriétaires non gérants le seront également, mais une convention contraire pourra les en dégager. Seules les conventions de cet ordre qui auront fait l'objet d'une publicité seront opposables aux tiers.

Ce projet de loi contient, d'autre part, des dispositions s'inspirant du droit des sociétés, destinées à protéger les copropriétaires minoritaires contre les décisions abusives, prises par la majorité des quirataires. Un recours en justice leur est ouvert et la décision attaquée peut être annulée en cas de vice de forme ou si elle est « contraire aux intérêts de la bonne exploitation du navire ».

Il s'agit là d'une innovation qui, utilisée avec modération, se révélera peut-être heureuse. Votre Commission, sans pour autant proposer une modification du texte, manifeste, cependant, quelques appréhensions devant l'usage abusif que des personnes de mauvaise foi ou tout simplement des éternels mécontents pourront faire de cette disposition.

Que faut-il entendre par « bonne exploitation du navire » ? Est-ce que les minoritaires auront la faculté, à tout moment, de contester les décisions relatives à la nature du chargement ou au trajet emprunté ? L'exploitation normale du navire risque alors de devenir impossible.

Les tribunaux devront, à notre avis, agir dans ce domaine avec une grande circonspection et n'accepter d'intervenir dans la vie de la copropriété que dans les seuls cas où, par des abus manifestes, la majorité lésera gravement les intérêts de la minorité.

L'article 21 appelle une observation. Il y est stipulé que « la mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas de plein droit la dissolution de la copropriété ».

En cas de faillite, un premier examen du texte pourrait faire craindre quelques difficultés. La masse des créanciers produisant à la faillite se trouve, en effet, devant un patrimoine lourdement menacé par la responsabilité *ad infinitum* et *in solidum* pesant sur le failli du fait de son maintien dans la copropriété.

A la vérité, cet inconvénient est plutôt un avantage car, s'il y a un risque léger de perdre, il y a, par contre, de fortes chances de gains dans le maintien du failli au sein de la copropriété et les créanciers ne peuvent que bénéficier de la poursuite de l'exploitation du navire.

A l'article 29, votre Commission vous propose une modification destinée à reprendre, à propos de l'opposition, la terminologie consacrée par de nombreux textes sur laquelle la jurisprudence est fixée : « ... pour des motifs reconnus sérieux et légitimes » (cf. loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 sur les loyers, art. 79).

**Texte actuellement en vigueur.**

**Texte du projet de loi.**

**Texte proposé par votre Commission.**

*Code de commerce :*

**Art. 191 (L. 19 févr. 1949).** — 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

**CHAPITRE V**

**Privilèges sur les navires.**

**Art. 31.**

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

**CHAPITRE V**

**Privilèges sur les navires.**

**Art. 31.**

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
<p>temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celles des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.</p>	<p>temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.</p>	
<p><i>Code de commerce :</i></p>	<p>Art. 32.</p>	<p>Art. 32.</p>
<p>Art. 191 bis (L. 19 févr. 1949). — Les hypothèques prennent rang dans leur ordre d'inscription immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article précédent.</p>	<p>Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>Tous autres privilèges ne prennent rang qu'après les hypothèques.</p>	<p>Art. 33.</p>	<p>Art. 33.</p>
<p><i>Code de commerce :</i></p>	<p>Art. 34.</p>	<p>Art. 34.</p>
<p>Art. 192 (L. 19 févr. 1949). — Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 191 sont :</p>	<p>Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 31 sont :</p>	<p>Conforme.</p>
<p>1° Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;</p>	<p>1° Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;</p>	
<p>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 ;</p>	<p>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 ;</p>	
<p>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.</p>	<p>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.</p>	
<p>Sont assimilés au fret le prix du passage et, éventuellement, la somme forfaitaire représentant le fret, prévue pour la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.</p>	<p>Le prix du passage est assimilé au fret.</p>	
<p><i>Code de commerce :</i></p>	<p>Art. 35.</p>	<p>Art. 35.</p>
<p>Art. 192 (alinéa 6). — Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues</p>	<p>Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en</p>	<p>Conforme.</p>

**Texte actuellement en vigueur.**

au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'État ou des collectivités publiques.

*Code de commerce :*

*Art. 192 (alinéa 7).* — Par dérogation à l'article 191, 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.

*Code de commerce :*

*Art. 193 (L. 19 févr. 1949).* — 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.

*Code de commerce :*

*Art. 194 (L. 19 févr. 1949).* — Les privilèges prévus à l'article 191 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 à l'alinéa 6° dudit article ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six mois.

**Texte du projet de loi.**

vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'État ou des collectivités publiques.

**Art. 36.**

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.**

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.**

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.**

Les privilèges prévus à l'article 31 suivent le navire en quelques mains 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.

**Texte proposé par votre Commission.**

**Art. 36.**

Conforme.

**Art. 37.**

Conforme.

**Art. 38.**

Conforme.

**Art. 39.**

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

*Code de commerce :*

Art. 196 (L. 19 févr. 1949). — 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, faite dans les formes prévues par les articles non abrogés du titre II du livre II du Code de commerce et par la loi du 10 juillet 1885 ;

3° En cas de vente ou tout transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de la vente faite, après la mutation en douane et, à peine de nullité de la publication, dans les formes suivantes :

La publication comprendra une insertion au *Bulletin officiel des ventes et cessions de fonds de commerce*, qui mentionnera :

1° Les nom, tonnage et port d'immatriculation du navire ;

2° Les noms et domiciles du vendeur et de l'acquéreur ;

3° La date de la mutation en douane ;

4° Une élection de domicile de l'acquéreur en France.

*Code de commerce :*

Art. 196 bis (L. 19 févr. 1949). — 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.

*Code de commerce :*

Art. 196 ter. (L. 19 févr. 1949.) — Les dispositions des articles 191 à 196 bis s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur 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.

Texte du projet de loi.

Art. 40.

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.

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.

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 affréteur 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.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 40.

Conforme.

Art. 41.

Conforme.

Art. 42.

Conforme.

*Observations.* — Les articles 31 à 42 forment le chapitre V, qui traite des privilèges sur les navires.

Dans l'ensemble, ils reprennent les articles 191 à 196 *ter* du Code de commerce, récemment mis en harmonie, par la loi du 19 février 1949, avec la Convention internationale de Bruxelles de 1926.

Les principes ne sont en rien modifiés par le nouveau texte :

— énumération limitative des créances susceptibles d'être privilégiées en premier rang ;

— primauté donnée à ces créances sur toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

Certaines dispositions actuellement en vigueur ne sont pas reprises, leur contenu n'étant plus adapté au système de limitation de responsabilité inspiré de la Convention internationale de 1957. C'est le cas de l'article 192, alinéa 5, et de l'article 193 *bis* du Code de commerce.

**Texte actuellement en vigueur.**

**Texte du projet de loi.**

**Texte proposé par votre Commission.**

CHAPITRE VI

Hypothèques maritimes.

Art. 43.

Les 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.

CHAPITRE VI

Hypothèques maritimes.

Art. 43.

Conforme.

*Code de commerce :*

Art. 190. (L. 19 févr. 1949.) — Les navires et autres bâtiments de mer sont meublés. Ils sont susceptibles d'hypothèques : ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit : il peut être fait par acte sous signatures privées.

*Code des douanes :*

Art. 237. — Les navires et autres bâtiments de mer sont meublés. Ils sont susceptibles d'hypothèques ; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

Art. 238. — Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit ; il peut être fait par acte sous signatures privées.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

*Code des douanes :*

Art. 239. — 1. — L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un mandat spécial.

2. — Si le navire a plusieurs propriétaires, il peut être hypothéqué par l'armateur titulaire pour les besoins de l'armement ou de la navigation, avec l'autorisation de la majorité, telle qu'elle est établie par l'article 220 du Code de commerce et celle du juge, comme il est dit à l'article 233 dudit code.

3. — Dans le cas où l'un des copropriétaires veut hypothéquer sa part indivise dans le navire, il ne peut le faire qu'avec l'autorisation de la majorité, conformément à l'article 220 du Code du commerce.

*Code des douanes :*

Art. 241. — 1. — L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction. Dans ce cas, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite au receveur principal régional du bureau de douane dans la circonscription duquel le navire est en construction.

2. — Cette déclaration doit indiquer la longueur de la quille du navire et approximativement ses autres dimensions, ainsi que son tonnage présumé. Elle doit mentionner l'emplacement de la mise en chantier du navire.

*Code des douanes :*

Art. 240. — L'hypothèque consentie sur le navire ou sur la portion du navire s'étend, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux agrès, appareils, machines et autres accessoires.

Art. 44.

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

Art. 45.

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

Art. 46.

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. 44.

Conforme.

Art. 45.

Conforme.

Art. 46.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 47.

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. 47.

Conforme.

*Code des douanes :*

Art. 242. — 1. — L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le receveur principal régional du bureau de douane dans la circonscription duquel le navire est immatriculé, s'il est déjà pourvu d'un acte de francisation.

2. — Des arrêtés du ministre des finances déterminent, pour les chantiers de construction établis en dehors de la zone terrestre du rayon définie par l'article 44, § 3, a, le bureau de douane dans la circonscription duquel ils doivent être compris.

Art. 48.

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

Art. 48.

Conforme.

*Code des douanes :*

Art. 253 (alinéa 4). — Sont néanmoins valables les hypothèques constituées sur le navire acheté à l'étranger avant sa francisation pourvu qu'elle soient régulièrement inscrites par le consul français sur le congé provisoire de navigation et reportées sur le registre du receveur principal régional des douanes du lieu où le navire est immatriculé.

Art. 49.

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. 49.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

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 auxquelles s'applique le présent article.

Art. 50.

Conforme, sauf :

... détermineront les sûretés étrangères auxquelles...

Code des douanes :

Art. 246. — 1. — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription.

2. — Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Code des douanes :

Art. 247. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date ; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre tenu en douane.

Art. 249. — L'inscription garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année

Code des douanes :

Art. 248. — Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

Art. 51.

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.

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.

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

Art. 51.

Conforme.

Art. 52.

Conforme.

Art. 53.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
<i>Code des douanes :</i>	Art. 54.	Art. 54.
<i>Art. 250.</i> — Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.	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.	Conforme.
<i>Loi du 10 juillet 1885 (art. 17, alinéas 1 et 2).</i> — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.	Art. 55.	Art. 55.
Si l'hypothèque ne grève qu'une portion de navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.	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.	Conforme.
<i>Loi du 10 juillet 1885 (alinéas 3 et 4).</i> — 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 de navire, continuent à subsister après le partage ou la licitation.	Art. 56.	Art. 56.
Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, dans les formes déterminées par les articles 23 et suivants de la présente loi, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion de navire sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.	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 hypothéquée, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.	Conforme.
<i>Code des douanes :</i>	Art. 57.	Art. 57.
<i>Art. 253.</i> — 1. — La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèques à un étranger, en quelque lieu qu'elle intervienne, est interdite. Tout acte	Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite et rend son	Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

fait en fraude de cette disposition est nul et rend le vendeur passible des peines portées par l'article 408 du Code pénal. L'article 463 du même code peut être appliqué.

2. — Toute personne qui, frauduleusement a, par quelque moyen que ce soit, procuré une nationalité étrangère au navire hypothéqué par elle ou par ceux dont elle est l'ayant droit, est punie des peines portées à l'article 408 du Code pénal. L'article 463 du même code peut être appliqué.

auteur passible des peines prévues à l'article 408 du Code pénal.

Tout acte ou fait commis en fraude de cette interdiction rend son auteur passible des peines prévues à l'article 408 du Code pénal.

*Observations.* — Les articles 43 à 57, relatifs aux hypothèques maritimes, reprennent, à peu de choses près, les dispositions très complètes de la loi du 10 juillet 1885 qui répondent encore fort bien aux besoins actuels.

Signalons, cependant, une intéressante innovation qui concerne les sûretés grevant un navire acheté en vue de sa francisation.

Les hypothèques consenties selon la loi française par l'acheteur avant la francisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent leur effet ordinaire à condition d'être publiées en France (art. 49).

Les autres sûretés conventionnelles constituées avant la francisation par le propriétaire de l'époque produisent effet :

1° Si elles ont été publiées conformément à la loi du pavillon du navire ;

2° Si elles ont été portées à la connaissance de l'acquéreur avant le transfert ;

3° Si elles ont fait l'objet de la publicité réglementaire lors de la francisation.

De plus, des décrets détermineront une à une les sûretés étrangères auxquelles s'applique le texte (art. 50).

Il s'agit donc d'un texte à application différée, les pouvoirs publics voulant garder la possibilité d'écarter une sûreté qui, dans son pays d'origine, n'aurait pas le caractère sérieux que la loi française attache aux droits réels.

A cet égard, votre Commission vous propose une légère modification au dernier alinéa de l'article 50, de façon à préciser que cette disposition ne peut viser que des sûretés étrangères. S'il était question de sûretés du régime français, l'article 34 de la Constitution s'opposerait, en effet, au renvoi à un décret pour la détermination de celles d'entre elles auxquelles l'article 50 devrait s'appliquer. S'agissant de droits réels, la loi devrait fixer elle-même les principes fondamentaux de leur régime, à commencer par leur qualification.

Une autre modification vous est suggérée par la Commission, à l'article 57. Pris à la lettre, cet article pourrait rendre passible des lourdes pénalités prévues (deux mois à deux ans d'emprisonnement dans le cas ordinaire) une personne qui, certes, aurait volontairement vendu un bâtiment grevé d'une hypothèque mais sans pour autant se rendre compte que cette opération entraînait la perte de la francisation. Etant donné que l'infraction a une qualification délictuelle, l'intention coupable doit être exigée en ce qui concerne l'ensemble des faits constituant le délit. C'est pourquoi il nous a paru nécessaire de séparer l'article 57 en deux alinéas. Le premier pose le principe de l'interdiction de l'opération volontaire entraînant la perte de la francisation d'un navire grevé d'une hypothèque, ce qui permet une action sur le plan civil. Le second sanctionne pénalement cette interdiction.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

CHAPITRE VII

Responsabilité du propriétaire  
de navire.

Art. 58.

Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, le propriétaire d'un navire n'est responsable, même envers l'Etat, que dans les limites et conditions ci-dessous des dommages causés à des cocontractants ou à des tiers, s'ils se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

CHAPITRE VII

Responsabilité du propriétaire  
de navire.

Art. 58.

Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat, et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Code de commerce :

Art. 216 (L. 12 août 1885). — Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret.

Toutefois, la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire.

Texte actuellement en vigueur.

Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.

En cas de naufrage du navire dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, comme aussi en cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord.

La même faculté appartient au capitaine qui est propriétaire ou copropriétaire du navire, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute.

Texte du projet de loi.

Cf. art. 61.

Cf. art. 62.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 58 bis (nouveau).

*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.*

*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.*

*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.*

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 59.

Le propriétaire du navire peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité, même envers l'Etat, pour les frais d'extraction ou de destruction du navire ou de l'épave et de la cargaison se trouvant à bord.

Art. 59.

Conforme.

Art. 60.

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° En cas de contravention de grande voirie.

Art. 60.

Conforme sauf...

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. 61.

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

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 correspondant 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.

Art. 62.

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

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 63.

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. 63.

Conforme.

Art. 64.

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

Art. 64.

Conforme.

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. 65.

Conforme sauf...

... articles 58, 58 bis et

59,...

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. 66.

Pour l'application de l'article 58 bis, *alinéa 1*, on tiendra compte... (le reste sans changement).

Art. 67.

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité en vertu des dispositions précédentes, 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.

Art. 67.

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir... (le reste sans changement).

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'évène-

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

ment 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.

Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant 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.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affrètement, 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'affrètement, 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.

Art. 68.

Conforme.

Art. 69.

Conforme.

*Observations.* — Le chapitre VII, qui comprend les articles 58 à 69, est relatif à la responsabilité du propriétaire de navires et, plus particulièrement, à la limitation de cette responsabilité. Ses dispositions s'inspirent de la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957, mais il ne s'agit pas d'une simple transposition de ses dispositions dans notre droit interne.

Le texte ne procède pas, en effet, comme le fait la Convention, à une énumération des créanciers à qui le propriétaire peut opposer la limitation de sa responsabilité, mais contient une formule

couvrant les différentes situations : la limitation opérera pour « des dommages causés à des cocontractants ou à des tiers, s'ils se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire ».

Ainsi que nous l'avons signalé dans l'exposé général, ce texte consacre la disparition de la vieille règle de l'abandon, suivant laquelle le propriétaire peut, dans tous les cas, s'affranchir de sa responsabilité par l'abandon du navire et du fret (art. 216 du Code de commerce).

En fait, les dispositions adaptées de la Convention, par le système de la limitation de responsabilité, transforment l'abandon en nature de l'article 216 du Code de commerce en la consignation d'une somme forfaitaire calculée d'après la capacité du navire (cf. art. 3 de la Convention).

Votre Commission vous propose de modifier la forme et l'articulation des articles 58, 61 et 62 de façon à en faciliter la compréhension.

La matière est, il convient de le reconnaître, très délicate. Les principes établis par la Convention de 1957 et qu'il s'agit d'introduire dans notre droit interne sont essentiellement les suivants :

— le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité à un montant qui varie avec le tonnage du navire et la nature des dommages, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire (art. premier) ;

— lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité, le montant global correspondant à ces limites peut être constitué en un fonds de limitation unique (art. 2) ;

— la limitation de responsabilité n'est pas opposable à certaines créances (assistance, sauvetage, salaires, membres de l'équipage et autres employés).

La terminologie et la présentation utilisées par les rédacteurs du texte ne traduisent pas clairement ces principes dans les textes. Le fait, en particulier, d'employer, à l'article premier, l'expression « ... le propriétaire *n'est responsable...* que dans les limites... » donne à penser que la limitation s'impose, alors qu'elle n'est qu'une simple faculté.

De plus, les articles 61 et 62 doivent suivre immédiatement l'article 58, pour indiquer à quels montants s'opère la limitation et dans quel cas il est procédé à la constitution d'un fonds de limitation unique.

Les articles 59 et 63 ne sont pas modifiés. Les amendements proposés aux articles 65 et 66 sont de pure coordination avec les précédentes modifications.

Par contre, la Commission vous propose la suppression du 4° de l'article 60. Cette disposition prévoit que la limitation de responsabilité ne joue pas en cas de contravention de grande voirie. Une telle exclusion est à notre avis injustifiée. Les dégâts pouvant être causés aux installations portuaires ne doivent pas, en effet, échapper à la loi commune qui est la limitation de responsabilité. Seules les dérogations traditionnelles visant les créances d'assistance et de sauvetage et les salaires sont susceptibles d'être maintenues.

A l'article 67, l'adjonction proposée a pour objet de préciser que l'autorisation de limitation dont il est question est la faculté prévue par la loi et non une autorisation administrative.

Afin de faciliter la compréhension des dispositions particulièrement délicates de ces articles, nous faisons suivre le commentaire du présent chapitre du texte de la Convention de 1957 :

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE  
DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE**

(Bruxelles, 10 octobre 1957) (1).

*Les Hautes Parties contractantes,*

*Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ;*

*Ont décidé de conclure une convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit :*

**Article 1<sup>er</sup>.**

1° Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire :

a) Mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire ;

---

(1) Cette Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (cfr. art. 16).

b) Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au déchargement des passagers ;

c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

2° Dans la présente Convention, l'expression « dommages corporels » désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles ; l'expression « dommages matériels » désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe 1° ci-dessus.

3° Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe 1° du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

4° Le présent article ne s'applique pas :

a) Aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;

b) Aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après.

5° Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

6° La *lex fori* déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

7° Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

## Article 2.

1° La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

2° Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

3° Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

4° 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.

### Article 3.

1° Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article 1<sup>er</sup> sont :

a) Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1.000 francs par tonneau de jauge du navire ;

b) Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3.100 francs par tonneau de jauge du navire ;

c) Au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3.100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2.100 francs par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1.000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels ; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

2° Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

3° Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1<sup>er</sup> (§ 1°), 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 en justice sa créance contre le propriétaire.

4° Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1<sup>er</sup> (§ 1°), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

5° Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

6° Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe 1° du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée ; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

7° Pour l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit :

— pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net ;

— pour tous autres navires, le tonnage net.

### Article 4.

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 3 (§ 2°) de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

## Article 5.

1° Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

2° Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe 1° du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée :

- a) Au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance ;
- b) Au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port ;
- c) 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, le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe 1° du présent article seront réunies.

3° Les dispositions des paragraphes 1° et 2° du présent article seront également applicables si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

4° Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité, conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

5° La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

## Article 6.

1° Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

2° Sous réserve du § 3° du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

3° Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affréteur, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

#### Article 7.

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 5, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

#### Article 8.

Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

#### Article 9.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

#### Article 10.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

#### Article 11.

1° La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

2° Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe 1° du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

#### Article 12.

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11 (1°).

Article 13.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

Article 14.

1° Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable auxdits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

2° Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1° du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

3° Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Article 15.

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 16.

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

*En foi de quoi*, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

*Fait à Bruxelles*, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

*(Suivent les signatures.)*

## PROTOCOLE DE SIGNATURE

1° Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe 2°. Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

2° Les réserves suivantes seront seules recevables :

- a) Réserve du droit d'exclure l'application de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1°, c ;
- b) Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge ;
- c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

*(Suivent les signatures.)*

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
	<b>CHAPITRE VIII</b> <b>Saisie des navires.</b>	<b>CHAPITRE VIII</b> <b>Saisie des navires.</b>
	Art. 70.  La saisie des navires est régie par des dispositions réglementaires particulières.	Art. 70.  Conforme.
	Art. 71.  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.	Art. 71.  Conforme.
Art. 208. — L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine; sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.		

*Observations.* — La matière des saisies étant d'ordre réglementaire, la loi se borne à renvoyer à un décret le soin de déterminer les mesures qui seront appliquées.

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
	<b>Dispositions générales.</b>	<b>Dispositions générales.</b>
	Art. 72.  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.	Art. 72.  Conforme.
	Art. 73.  La présente loi prendra effet trois mois après la publication au <i>Journal officiel</i> de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires concernant le statut des navires et autres bâtiments de mer.	Art. 73.  Conforme.
	Art. 74.  La présente loi est applicable aux Territoires d'outre-mer.	Art. 74.  Conforme.

\*  
\* \* \*

C'est dans ces conditions que, sous réserve des amendements ci-dessous, votre Commission vous demande de vouloir bien adopter le projet de loi présenté par le Gouvernement.

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

### Article premier.

#### **Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

Tout navire, bien meuble susceptible d'hypothèque, est individualisé par son nom, son port d'attache, sa nationalité et son tonnage.

### Art. 6.

#### **Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

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. Il peut être valablement stipulé que le transfert s'opère au fur et à mesure de la construction et du versement des acomptes par le client. Cette stipulation doit faire l'objet d'une publicité dans des conditions qui seront déterminées par décret.

### Art. 29.

#### **Amendement :** Rédiger comme suit la fin de cet article :

... sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

### Art. 50.

**Amendement :** Rédiger comme suit le dernier alinéa de cet article.

Des décrets détermineront les sûretés étrangères auxquelles s'applique le présent article.

### Art. 57.

#### **Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

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

Tout acte ou fait commis en fraude de cette interdiction rend son auteur passible des peines prévues à l'article 408 du Code pénal.

### Art. 58.

#### **Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

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.

Article additionnel 58 bis (nouveau).

**Amendement :** Après l'article 58, insérer un article additionnel 58 bis (nouveau) ainsi rédigé :

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.

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.

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. 60.

**Amendement :** Supprimer le 4° de cet article.

Art. 61.

**Amendement :** Supprimer cet article.

Art. 62.

**Amendement :** Supprimer cet article.

Art. 65.

**Amendement :** Dans cet article, remplacer l'expression :

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

par la suivante :

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

Art. 66.

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

Pour l'application de l'article 58 bis, alinéa 1, on tiendra compte... (*le reste sans changement*).

Art. 67.

**Amendement :** Rédiger comme suit le début du premier alinéa de cet article :

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir... (*le reste sans changement*).

## PROJET DE LOI

*(Texte présenté par le Gouvernement.)*

### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### **Individualisation et francisation des navires.**

##### Article premier.

Les éléments d'individualisation d'un navire sont :

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

##### Art. 2.

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 le président du conseil d'administration, le directeur général adjoint, 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.

#### Art. 4.

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

## CHAPITRE II

### Construction des navires.

#### Art. 5.

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.

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

#### Art. 7.

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.

**Art. 9.**

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.

**CHAPITRE III**

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

**Art. 10.**

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 ou 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.**

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.

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.

Art. 13.

Lorsqu'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.

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

Art. 15.

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.

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

Art. 17.

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.

Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Art. 19.

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.

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.

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

Art. 22.

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 le prix en est fixé par le tribunal.

Art. 24.

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

Art. 25.

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.

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.

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

Art. 28.

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.

Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition justifiée des autres copropriétaires.

Art. 30.

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.

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.

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.

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.

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 passage est assimilé au fret.

Art. 35.

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.

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.

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 évènement sont réputées nées en même temps.

#### Art. 38.

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.

Les privilèges prévus à l'article 31 suivent le navire en quelques mains 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.

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.

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.

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 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.

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

Art. 45.

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

Art. 46.

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 apparaux.

Elle ne s'étend pas au fret.

Art. 47.

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.

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

Art. 49.

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 auxquelles s'applique le présent article.

Art. 51.

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.

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.

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

Art. 54.

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.

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.

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.

Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la francisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite et rend son auteur passible des peines prévues à l'article 408 du Code pénal.

## CHAPITRE VII

### Responsabilité du propriétaire de navire.

Art. 58.

Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, le propriétaire d'un navire n'est responsable, même envers l'Etat, que dans les limites et conditions ci-dessous des dommages causés à des cocontractants ou à des tiers, s'ils se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Art. 59.

Le propriétaire du navire peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité, même envers l'Etat, pour les frais d'extraction ou de destruction du navire ou de l'épave et de la cargaison se trouvant à bord.

Art. 60.

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° En cas de contravention de grande voirie.

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 correspondant 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.

Art. 63.

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.

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 à limiter sa responsabilité en vertu des dispositions précédentes, 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.

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.

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.**

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.**

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

**Art. 71.**

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, 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.

**Art. 73.**

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires concernant le statut des navires et autres bâtiments de mer.

**Art. 74.**

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