

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 avril 1967.

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 relatif aux événements de mer,*

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui vous est soumis en première lecture est, nous dit son intitulé, relatif aux événements de mer.

Ainsi nous sommes, dès le début, plongés dans le particularisme du Droit maritime dont nul ne saurait s'affranchir pour des raisons dont le Parlement a déjà eu à connaître, à l'occasion du statut du navire.

(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, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Robert Chevalier, Louis Courroy, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, 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, N...

Voir le numéro :

Sénat 199 (1966-1967).

D'une part, en effet, les situations juridiques à résoudre ont leur origine en haute mer ou, en tous les cas, généralement hors des eaux territoriales. Ainsi, aucun principe de nationalité ne peut jouer, concernant du moins le point géographique ou s'est produit le sinistre.

D'autre part, il est à noter que la solution des problèmes de droit nés des événements de mer fait l'objet de coutumes quasiment immémoriales, dont certaines conventions internationales n'ont fait souvent que les traduire en dispositions de caractère juridique.

Ces deux considérations nous amènent à examiner le texte du projet en nous gardant, la plupart du temps, de transposer en ce domaine les règles fondamentales du Droit français, toutes les fois que ce droit risque d'être en contradiction avec les coutumes et usages de la mer.

Les événements de mer sont classés, dans le projet de loi, sous trois têtes de chapitres : l'abordage en mer, l'assistance en mer et les avaries communes.

Dans son ensemble, ce texte se présente beaucoup plus comme un effort de codification et d'adaptation du Droit français aux conventions internationales que comme un instrument législatif de caractère révolutionnaire. Cependant, en maints domaines, il suit une évolution inséparable des progrès de la technique.

Au titre de l'abordage et de l'assistance en mer, il n'y a pas de problèmes fondamentaux qui se posent actuellement. Les conventions internationales semblent les avoir très convenablement résolus. Nous noterons cependant une tendance à éviter un certain nombre d'abus découlant des conditions dans lesquelles certains abordages se produisent et certains secours sont offerts ou parfois imposés.

Quelques explications liminaires semblent nécessaires en ce qui concerne les avaries communes.

L'élément original du transport maritime est essentiellement de créer une association d'intérêts entre l'armateur, représentant le navire, et le chargeur, propriétaire ou responsable des marchandises transportées.

Les termes d' « avaries communes » expriment, en raccourci, cette association qui conduit parfois le chargeur à prendre sa part dans la réparation des dommages subis par le navire, ce qui est

moins illogique qu'il n'y paraît car la perte du navire aurait pu entraîner la perte totale des marchandises transportées. Dans ces conditions, les sacrifices et dépenses exposés pour la conservation du navire l'ont été dans l'intérêt, peut-être indirect mais certain, de la conservation de la cargaison.

Il en résulte l'établissement de règles de droit souvent contraires à celles appliquées dans le domaine du transport terrestre qui, non seulement sont conformes aux usages de la mer mais sont encore inévitables, eu égard à la nature des risques supportés par la cargaison. Les rapports de droit entre armateur et chargeur s'expriment parfois aussi sous le vocable d'« expédition », qui englobe à la fois les droits et intérêts de toutes les parties en cause.

Les principales dispositions du projet sont étudiées ci-dessous, en regard des textes en vigueur. On constatera qu'avec une concision qui peut sembler excessive, mais qui est équitable, le projet traite des rapports juridiques complexes et des procédures importantes qui sont à la mesure même des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Il nous a paru utile enfin de présenter, pour une meilleure information, les conventions de Bruxelles de 1910 sur l'abordage et l'assistance en mer ainsi que les règles dites d'York et d'Anvers que les usagers maritimes substituent fréquemment aux règles légales, en matière d'avaries communes.

EXAMEN DES ARTICLES

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
<p><i>Code de commerce.</i></p>	<p>CHAPITRE 1^{er} Abordage.</p>	<p>Article premier.</p>
<p>ART. — 407 (L. 15 juill. 1915). — § 1^{er}. — En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.</p>	<p>En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>§ 2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans qu'il y ait à distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage.</p>	<p>Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas soit aux navires de mer soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.</p>	<p>Article premier.</p>
<p>§ 2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans qu'il y ait à distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage.</p>	<p>Art. 2.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>§ 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.</p>	<p>Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage.</p>	<p>Art. 2.</p>
<p>§ 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.</p>	<p>Art. 3.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>§ 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.</p>	<p>Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.</p>	<p>Art. 3.</p>

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 4.

Art. 4.

§ 4. — S'il y a faute, commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois, si d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toute fois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Conforme.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard du tiers.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus, solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent paragraphe, il doit définitivement supporter.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter.

Art. 5.

Art. 5.

§ 5. — La responsabilité établie par les paragraphes précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Conforme.

Art. 6.

Art. 6.

§ 6. — Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Conforme.

§ 7. — En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port français dans lequel, en premier lieu, soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié.

Texte actuellement en vigueur.

Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite.

ART. 436 (Loi du 15 juillet 1915). — Toutes actions en indemnité pour dommage aux biens ou aux personnes causé par l'un des faits prévus à l'article 407, sont prescrites après deux ans à compter du jour de l'accident.

Toutefois, le recours prévu au § 4, alinéa 3, de l'article 407 est prescrit après un an à compter du jour où le paiement a été effectué.

Les délais prévus aux deux paragraphes précédents ne courent pas lorsque le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales françaises.

Texte du projet de loi.

Art. 7.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.

Ces prescriptions sont interrompues lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 8.

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 7.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir du jour de l'accident.

Alinéa conforme.

Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 8.

Conforme.

Observations. — La loi du 15 juillet 1915 (article 407 du Code de commerce) a introduit dans le droit maritime français les principales dispositions de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910. De nombreux pays étrangers ayant également adapté leur législation à cette réglementation internationale, il ne convenait pas que le projet de loi modifiât les principes bien établis de notre Code de commerce, relatifs aux caractères de l'abordage, à la détermination de la responsabilité et aux actions d'abordage. Il suffit ici de souligner les quelques innovations contenues dans le projet et d'examiner les amendement qui vous sont proposés.

Article premier. — L'alinéa 2 de cet article est nouveau ; il assimile aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure, que vise l'alinéa premier, *les engins flottants*, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. Cette extension se justifie par la présence, tant en mer que dans les eaux intérieures, d'un nombre de plus en plus élevé de corps flottants de toutes sortes auxquels on ne saurait, sans dispositions spéciales, donner la qualification juridique de navires ou de bateaux, et qui, pourtant, accroissent considérablement les risques de collision.

Cette disposition vient ainsi en réaction contre une jurisprudence qui a rendu l'armateur responsable, sur la base de l'article 1384 du Code civil, des dommages causés à de tels engins.

Article 7. — Cet article du projet reproduit les dispositions de la loi du 15 juillet 1915 modifiant l'article 436 du Code de commerce dont l'abrogation est prévue ; il traite de la prescription des actions en réparation de dommages, de la prescription des actions récursoires accordées à ceux qui, en cas d'abordage, ont payé les victimes d'accidents corporels, et de l'interruption des délais de prescription.

Votre Commission propose deux amendements à cet article 7.

A l'alinéa premier, il a été estimé préférable, pour fixer le point de départ du délai de la première prescription, de reprendre la formule « à partir du jour de l'accident » plutôt que celle « à partir de l'événement », car un délai de prescription se calcule en partant d'une date, et il peut se faire qu'un événement de mer se déroule sur deux ou plusieurs journées (collisions successives en cours d'assistance, par exemple). Cet amendement, qui propose une rédaction proche de celle utilisée dans l'article 436 du Code de commerce, fera nécessairement obligation à tous les intéressés de se référer au jour où se sera produit le premier événement.

Le second amendement concerne l'alinéa 3 de l'article 7. Cet alinéa trouve sa justification dans le fait qu'une prescription de procédure ne peut avoir commencé à courir tant qu'aucun acte de procédure n'aura pas été possible. Mais nous pensons qu'il convient de préciser, d'une part, qu'il s'agit d'un délai de prescription, et, d'autre part, que le délai ne court que si le navire a pu être saisi, ce qui est l'acte de procédure de garantie normal en l'espèce. Le texte proposé est proche de celui de l'article 436 du Code.

Article 8. — Cet article est nouveau. Il soumet désormais à la législation sur l'abordage les navires et bateaux de l'Etat ou affectés à un service public ; cette extension doit être approuvée, d'autant qu'il a été admis par la jurisprudence administrative que les solutions de l'article 407 conviennent à la responsabilité de l'Etat. Cependant, du fait de l'insaisissabilité de ces bâtiments, les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 7 ne peuvent leur être applicables, ce que l'article 8 précise.

Compétence territoriale. — Le paragraphe 7 de l'article 407 du Code de commerce, qui énumère les tribunaux compétents (celui du domicile du défendeur, du port de refuge ou du lieu de la collision) n'est pas reproduit dans le projet de loi, car la détermination de la compétence relève, et nous le regrettons une fois de plus, du règlement.

CONVENTION DE BRUXELLES DU 23 SEPTEMBRE 1910

ART. 1^{er}. — En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

ART. 2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a des doutes sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

ART. 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

ART. 4. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 1^{er} du présent article, il doit définitivement supporter.

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

ART. 5. — La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

ART. 6. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

ART. 7. — Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ART. 8. — Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

ART. 9. — Les hautes parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les hautes parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs états pour l'exécution de la disposition précédente.

ART. 10. — Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

ART. 11. — La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

ART. 12. — Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des hautes parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application des dites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité ;

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la convention qui est applicable.

ART. 13. — La présente convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

.....

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Loi du 29 avril 1916.

CHAPITRE II

Assistance.

Art. 9.

ARTICLE PREMIER. — L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions de la présente loi, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Conforme.

Art. 9.

ART. 2. — Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Conforme.

Art. 10.

Art. 10.

ART. 3. — N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours, malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Conforme.

Art. 11.

Art. 11.

ART. 4. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Conforme.

Art. 12.

Art. 12.

~~Texte actuellement en vigueur.~~

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 13:

Art. 13.

~~ART. 5. — Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.~~

Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Conforme.

Art. 14:

Art. 14.

~~ART. 6. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.~~

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Conforme.

~~Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires sauveteurs.~~

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

~~Si le navire sauveteur est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.~~

Si le navire assistant est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Art. 15:

Art. 15.

~~ART. 7. — Toute convention d'assistance ou de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.~~

~~Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 16 ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.~~

Conforme.

~~Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée par le tribunal à la requête de la partie intéressée.~~

Art. 16:

Art. 16.

~~ART. 8. — La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances en prenant pour base : a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passa-~~

La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base : a) en premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son

Alinéa conforme.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

gers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; b) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 6, alinéa 2.

Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, de recels, ou autres actes frauduleux.

ART. 9. — Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

ART. 10. — L'action en paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage est prescrite après deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales françaises.

ART. 11. — *Remplacé par L. 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, Art. 85 :* tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équi-

équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; b) en second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les mêmes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 14, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 17.

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 18.

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, cette prescription est interrompue lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 19.

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Alinéa conforme.

Le tribunal peut... (le reste sans changement).

Art. 17.

Conforme.

Art. 18.

Alinéa conforme.

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 19.

Tout capitaine...

... de se perdre. Il est seul responsable à raison des contraventions au présent article.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

page ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni d'une amende de 180 F à 10.800 F et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Alinéa supprimé.

Art. 20.

Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

Art. 20.

Conforme.

Art. 21.

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat affectés à un service public, à l'exception des articles 13, 14 (alinéa 2) et 18 (alinéa 2).

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance imposées aux bâtiments de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

Art. 21.

Les dispositions...

...l'Etat ou affectés à un service public, ... (le reste sans changement).

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de force navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

Observations. — Le chapitre II du projet reproduit l'essentiel de la loi du 29 avril 1916, qui ne fut pas incorporée au Code de commerce ; cette loi avait elle-même repris, presque textuellement, la Convention du 23 septembre 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritimes. Le chapitre II, comme le chapitre I^{er}, met donc en œuvre des principes traditionnels qui n'exigent pas de longs commentaires. Quelques observations peuvent être néanmoins faites.

Article 9. — On remarquera tout d'abord que le projet n'utilise plus le terme de « sauvetage », car il a été estimé que celui « d'assistance », plus général, l'englobait ; c'est ainsi que l'article 9, alinéa 1^{er}, du projet, plus concis que l'article 1^{er} de la loi de 1916, n'énumère plus ce qui peut faire l'objet d'un sauvetage ;

pour cette raison, il a été nécessaire de préciser dans le projet, à la fin de l'alinéa premier de l'article 16, relatif à la fixation de la rémunération, que le fret et le prix du passage sont pris en considération, au même titre que la valeur des choses sauvées. Nous ne pensons pas que des difficultés puissent naître de cette nouvelle rédaction de l'alinéa premier de l'article 9.

On notera également que l'alinéa 2 de l'article 9 est nouveau. Comme en matière d'abordage, les engins flottants sont assimilés, pour l'application du texte sur l'assistance, à des navires ou bateaux, sans qu'il y ait lieu, cette fois, d'exclure ceux qui sont amarrés à poste fixe.

L'article 15 ne reproduit pas exactement l'article 7 de la loi de 1916 ; il est rédigé dans le même esprit, mais permettra d'éviter les abus consistant à qualifier d'assistance ou de sauvetage des opérations qui n'en ont pas le caractère, et à exiger ensuite la rémunération prévue par la loi ; si le service rendu n'est pas une véritable assistance, le tribunal saisi pourra désormais annuler la convention d'assistance, dont il convient de remarquer qu'elle peut être tacite et formée dans des conditions proprement exceptionnelles.

A l'article 16, alinéa 3, l'amendement proposé est de pure forme ; le projet emploie l'expression « le juge » qui doit provenir de la traduction littérale du texte anglais ; il est préférable de la remplacer par l'expression « le tribunal ».

L'article 18, alinéa 2, relatif à l'interruption du délai de prescription applicable à l'action en paiement de la rémunération, fait l'objet d'un amendement qui donne à cet alinéa une rédaction proche de celle adoptée dans l'article 10 de la loi de 1916 et dans l'article 436 du Code de commerce.

L'article 19, alinéa premier, qui exprime tout à la fois une règle traditionnelle de la mer et une obligation inscrite à l'article 85 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ne peut prêter à discussion. D'une part, en effet, le capitaine est seul maître à bord en ce qui concerne la sauvegarde du navire, des personnes et des biens qui lui sont confiés ; il a également en tant qu'âme et cerveau du navire l'obligation de la solidarité d'assistance. Lui seul, sous sa responsabilité, peut apprécier s'il est en droit de ne pas répondre à l'appel d'assistance. Dans ces conditions, il est normal que le propriétaire ne soit pas responsable de l'erreur

ou de la faute du capitaine, ce que stipule l'alinéa 2 de l'article. Mais, tout en conservant à cet article 19 sa pleine signification, il nous a paru souhaitable d'en modifier la présentation. Aussi vous est-il proposé de compléter l'alinéa premier par une disposition rappelant que le capitaine est seul responsable de ses manquements à l'obligation d'assistance, et de supprimer l'alinéa 2, devenu sans objet du fait de cette adjonction à l'alinéa premier. Il en résulte une meilleure unité de l'article. Au surplus pourquoi faire état de l'irresponsabilité du propriétaire dont la responsabilité ne peut être envisagée sans contredire le principe de la totale responsabilité du capitaine ?

L'article 21, alinéa premier, soumet à l'obligation d'assistance les navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public. Une obligation de même nature étant admise en matière d'abordage (art. 8), cet alinéa trouve logiquement place dans le chapitre relatif à l'assistance ; toutefois, par leur nature même, ces navires et bateaux doivent échapper aux dispositions des articles 13, 14 (alinéa 2) et 18 (alinéa 2). En outre, il est rappelé à l'alinéa 2 de l'article 21 que, pour les bâtiments de la marine nationale, les obligations d'assistance sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire ainsi conçu : « Est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans, tout commandant de force navale ou de bâtiment, qui, sans motifs légitimes, refuse de porter assistance à un autre bâtiment dans la détresse ». L'amendement qui vous est proposé adapte la rédaction de l'alinéa 2 de l'article 21 du projet à celle de l'article 455 du Code de justice militaire.

CONVENTION DE BRUXELLES DU 23 SEPTEMBRE 1910

ART. 1^{er}. — L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de service, et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

ART. 2. — Tout fait d'assistance ou sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

ART. 3. — N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

ART. 4. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance et le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

ART. 5. — Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

ART. 6. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et à défaut par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

ART. 7. — Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être modifiée ou annulée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

ART. 8. — La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances, en prenant pour base :

a) En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) En second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 6, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont par leur faute rendu le sauvetage ou l'assistance nécessaire, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels, ou autres actes frauduleux.

ART. 9. — Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

ART. 10. — L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile, ou son principal établissement.

ART. 11. — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

ART. 12. — Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition qui précède.

ART. 13. — La présente convention ne porte pas atteinte aux dispositions des législations nationales ou des traités internationaux sur l'organisation de services d'assistance et de sauvetage par les autorités publiques ou sous leur contrôle et notamment sur le sauvetage des engins de pêche.

ART. 14. — La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

.....

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

TITRE ONZIEME (1)

CHAPITRE III

Des avaries.

Des avaries.

Art. 22.

Art. 22.

ART. 397. — Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément,

Les avaries sont communes ou particulières.

Alinéa conforme.

Tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement,

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

A défaut de convention entre toutes les parties intéressées, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

Sont réputés avaries.

ART. 398. — A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions devra, à peine de nullité, faire l'objet d'une approbation explicite et spéciale des parties.

ART. 399. — Les avaries sont de deux classes, avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières.

Art. 23.

Art. 23.

ART. 400. — Sont avaries communes :

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Conforme.

1° Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises ;

2° Celles qui sont jetées à la mer ;

3° Les câbles ou mâts rompus ou coupés ;

4° Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun ;

(1) En raison des différences de contenu et de présentation existant entre les dispositions du Code de commerce et celles du projet de loi, il a paru préférable de ne pas établir de correspondance entre les articles des deux textes.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

5° Les dommages occasionnés par le jet aux marchandises restées dans le navire ;

6° Les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyer et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois ;

7° Les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi ;

8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise ;

Et, en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

ART. 401. — Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié de navire et du fret, au marc le franc de la valeur.

ART. 402. — Le prix des marchandises est établi par leur valeur au lieu du déchargement.

ART. 403. — Sont avaries particulières :

1° Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement ;

2° Les frais faits pour les sauver ;

3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par la tempête ou autre accident de mer ;

Les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer ;

4° La nourriture et le loyer des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant

la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

SECTION I

Du classement en avaries communes.

Art. 24.

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Art. 25.

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

Art. 26.

Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

Art. 27.

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Art. 28.

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes sera elle-même bonifiée comme telle,

Art. 24.

Conforme.

Art. 25.

Conforme.

Art. 26.

Conforme.

Art. 27.

Conforme.

Art. 28.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage ;

5° La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois ;

Et, en général, les dépenses faites et le dommage souffert par le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

ART. 404. — Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense.

ART. 405. — Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le fret.

ART. 406. — Les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation, ne sont point avaries : mais ils sont de simples frais à la charge du navire.

ART. 407 (cf. *texte sur l'abordage*).

ART. 408. — Une demande pour avaries n'est point recevable, si l'avarie commune n'excède pas 1 % de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi 1 % de la valeur de la chose endommagée.

ART. 409. — La clause *franc d'avaries* affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement ; et, dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie.

Texte du projet de loi.

à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

SECTION II

De la contribution aux avaries communes.

Art. 29.

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Art. 30.

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Art. 31.

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur sur le marché au port de déchargement.

Art. 32.

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Art. 33.

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 29.

Conforme.

Art. 30.

Conforme.

Art. 31.

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement.

Art. 32.

Conforme.

Art. 33.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.	Texte du projet de loi.	Texte proposé par votre Commission.
TITRE DOUZIEME	Art. 34.	Art. 34.
Du jet et de la contribution.		
<p>ART. 410. — Si, par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau et des principaux de l'équipage.</p>	<p>Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.</p>	Conforme.
<p>S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.</p>	Art. 35.	Art. 35.
<p>ART. 411. — Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix, sont jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage.</p>	<p>Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.</p>	Conforme.
<p>ART. 412. — Le capitaine est tenu de rédiger par écrit la délibération, aussitôt qu'il en a les moyens.</p>	<p>Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.</p>	
<p>La délibération exprime :</p>	Art. 36.	Art. 36.
<p>Les motifs qui ont déterminé le jet ;</p>	<p>En cas de jet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admises en avaries communes.</p>	Conforme.
<p>Les objets jetés ou endommagés ;</p>	Art. 37.	Art. 37.
<p>Elle présente la signature des délibérants, ou les motifs de leur refus de signer.</p>	<p>Les envois postaux de toute nature ainsi que les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants.</p>	<p><i>Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution... (le reste sans changement).</i></p>
<p>Elle est transcrite sur le registre.</p>	Art. 38.	Art. 38.
<p>ART. 413. — Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la libération transcrite sur le registre.</p>	<p>La répartition se fait au marc le franc.</p>	Conforme.
<p>ART. 414. — L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts.</p>	<p>En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.</p>	
<p>Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port français.</p>	<p>La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.</p>	
<p>Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix.</p>		

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Ils sont nommés par le consul de France, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les experts prêtent serment avant d'opérer.

ART. 415. — Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu du déchargement ; leur qualité est constatée par la production des connaissements, et des factures s'il y en a.

ART. 416. — Les experts nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de France, ou, à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux.

ART. 417. — La répartition pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

ART. 418. — Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées ;

Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues.

Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement, si elles sont sauvées ;

Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées.

ART. 419. — Les munitions de guerre et de bouche, et les hardes des gens de l'équipage, ne contribuent point au jet ; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets.

SECTION III

Du règlement des avaries communes.

Art. 39.

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Art. 40.

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Art. 41.

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

Art. 42.

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Dispositions générales.

Art. 43.

Sont abrogés les articles 397 à 429 et l'article 436 du Code de commerce, la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art. 44.

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux événements de mer.

Art. 39.

Conforme.

Art. 40.

Conforme.

Art. 41.

Conforme.

Art. 42.

Conforme.

Art. 43.

Conforme.

Art. 44.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

ART. 420. — Les effets dont il n'y a pas de connaissance ou déclaration du capitaine ne sont pas payés s'ils sont jetés : ils contribuent s'ils sont sauvés.

ART. 421. — Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés.

S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution : il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

ART. 422. — Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet.

ART. 423. — Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution.

Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

ART. 424. — Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre,

Les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

ART. 425. — Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au paiement du navire perdu, ou réduit à l'état d'innavigabilité.

ART. 426. — Si, en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire.

ART. 427. — En cas de perte des marchandises mises dans des barques pour alléger le navire dans un port ou dans une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier.

Texte du projet de loi.

Art. 45.

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

Texte proposé par votre Commission.

Art. 45.

Conforme.

Texte actuellement en vigueur.

Texte du projet de loi.

Texte proposé par votre Commission.

Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les allèges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

ART. 428. — Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution.

ART. 429. — Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouvrés par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et des frais de recouvrement.

Observations. — Les avaries sont les dommages, pertes ou dépenses, de caractère exceptionnel, qui surviennent au cours d'une expédition maritime. Certaines sont dites particulières parce que supportées par l'armateur ou le chargeur qui les a subies ou exposées ; d'autres sont dites communes parce que supportées par l'ensemble des intérêts associés dans l'expédition.

Les conséquences financières de ce double régime nécessitent l'édition des règles applicables au classement des avaries, à l'évaluation de la contribution de chaque associé aux avaries communes, et au règlement des avaries communes.

Toutefois, avant de procéder à l'examen de ces trois sections du projet, il convient de rappeler que les dispositions proposées, comme celles correspondantes du Code de commerce, ne sont pas impératives. Ainsi, l'alinéa 2 de l'article 22 du projet précise que les avaries sont réglées conformément aux dispositions qui suivent, à défaut de stipulations contraires entre les parties. Votre Commission propose d'apporter à cet alinéa une modification consistant à remplacer l'expression « à défaut de stipulations contraires entre les parties », par « à défaut de convention entre toutes les parties », afin d'exprimer plus simplement le moyen juridique permettant aux parties de déterminer leurs droits et obligations, et également afin d'établir que, dans l'hypothèse où

plus de deux parties sont engagées dans l'expédition, notamment s'il y a plusieurs chargeurs, le règlement des avaries doit s'effectuer pour tous sur les mêmes bases.

Quant à l'alinéa 3 du même article 22, il entend mettre fin à une pratique fréquente des transporteurs qui se réservent, dans le connaissement, le droit de choisir le mode de règlement des avaries après que celles-ci se sont produites. Estimant de telles clauses contraires à la liberté des conventions, le Gouvernement propose de les réputer non écrites. Cet interdit nous a semblé trop rigoureux, eu égard à la pratique constante existant en la matière, et dont les professionnels du transport maritime s'accommodent en raison des nécessités du commerce international. Nous ne méconnaissions cependant pas l'aspect quelque peu choquant de l'option laissée à un débiteur lors du règlement. Mais nous pensons protéger efficacement toutes les parties en cause en exigeant que cette option fasse l'objet, à peine de nullité, d'une approbation spéciale et non équivoque des intéressés ; un amendement vous est proposé dans ce sens. Enfin, il y aurait danger pour l'armement et le transport français à frapper d'interdit, pour des raisons de moralité juridique d'ailleurs contestable, un droit du choix qui est d'usage constant et dont armateurs, chargeurs et assureurs ont la pratique fort ancienne.

SECTION I

Cette section est relative au classement des avaries communes.

Contrairement aux dispositions des articles 400 et 403 du Code de commerce qui, avant d'énoncer un critère général, donnent des exemples d'avaries communes et particulières, le projet se borne à donner une seule définition, celle des avaries communes, et à stipuler que les autres avaries seront particulières. Les critères retenus sont classiques : sacrifices faits et dépenses extraordinaires exposées, sur décision du capitaine, pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition. Cependant, le caractère pressant exigé du danger encouru par le navire ne doit en aucune manière être interprété restrictivement. Il suffit en effet que l'accident soit possible et non certain, car il est évident que la décision du capitaine interviendra, dans bon nombre de situations, à un moment où le risque existe mais est découvert suffisamment à temps pour permettre d'éviter l'accident ou d'en limiter les conséquences.

Si l'acte d'avarie répond aux critères qui précèdent, les conséquences directes de cet acte seront également admises en avaries communes. Cette solution de l'article 26 est conforme à la jurisprudence et à la règle C d'York et d'Anvers. L'article 26 précise toutefois qu'il ne peut s'agir que des pertes et des dommages atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition, ainsi que des dépenses exposées par ces biens. Par cette disposition, le Gouvernement entend mettre un terme aux abus consistant à bonifier en avaries communes certaines dépenses, par exemple les frais de chômage du navire (manque à gagner résultant d'une immobilisation) ou les dépenses de salaire et de nourriture de l'équipage exposées à la suite de l'acte d'avarie. Mais le projet n'est pas suffisamment explicite sur le sort de ces deux catégories de dépenses ; en effet, si celles-ci répondent aux conditions de l'article 26, elles doivent être admises en avaries communes, conformément à la jurisprudence, mais cette solution est contraire, pour les frais de chômage, à la règle C d'York et d'Anvers. Or, il semble que le projet ait voulu écarter, dans tous les cas, ces sortes de dépenses de la contribution commune. Il serait donc souhaitable que le Gouvernement précise sur ce point les buts du projet de loi.

Les dispositions des articles 27 et 28, relatives au règlement d'avaries en cas de faute de l'une des parties engagées dans l'expédition, et à l'admission, en avaries communes, des dépenses supplémentaires que le capitaine engage en substitution d'autres dépenses estimées trop élevées, n'appellent pas de commentaire particulier ; elles sont d'une application courante (règles d'York et d'Anvers D et F).

SECTION II

C'est de la contribution aux avaries communes que traite la deuxième section du projet.

Tout règlement d'avaries communes comporte en premier lieu l'évaluation d'une masse créancière (montant des avaries admises pour le navire et les marchandises) et d'une masse débitrice (capitaux engagés dans l'expédition, qui contribueront au paiement des avaries). Ensuite, la répartition peut être faite. Le schéma qui suit, très simplifié, résume ces opérations en partant de chiffres hypothétiques et simples.

MASSE DEBITRICE	MASSE CREANCIERE
Capitaux contribuable..... 2.000	Admissions en avaries communes... 320
Navire 1.200	Navire 200
Cargaison 800	Cargaison 120

Quotité d'avaries communes : $\frac{\text{masse créancière}}{\text{masse débitrice}} = \frac{320}{2.000} = 0,16.$

Participations :

Navire	1.200 × 0,16 = 192
Cargaison	800 × 0,16 = 128

Règlement :

Au crédit du navire.....	200 — 192 = 8
Au débit de la cargaison.....	128 — 120 = 8

Ce tableau met en évidence l'importance que revêt l'évaluation des masses créancière et débitrice pour la détermination de la charge incombant en définitive à chaque partie intéressée dans l'expédition. La section II du projet fixe les modalités de cette évaluation et de la répartition qui en résulte.

Masse débitrice : les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison (art. 29) :

a) Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée des sacrifices (réparations, par exemple) qu'il a subis (art. 30). Cette disposition, que votre Commission approuve, est importante, car elle conduit à prendre en considération la totalité de la valeur du navire, alors que l'article 401 du Code de commerce ne fait contribuer le navire que pour la moitié de sa valeur. Appliquée à l'exemple ci-dessus, la nouvelle règle rendrait le navire débiteur de 40, la cargaison recevant alors 40. L'article 401 du Code, favorable aux armateurs, et très généralement estimé injuste, explique en partie le caractère choquant de l'option que les armateurs peuvent actuellement se

réserver dans les connaissements et que l'alinéa 3 de l'article 22 du projet frappe de nullité. Mais, étant donné que l'article 30 s'aligne sur la règle XVII d'York et d'Anvers, le droit d'option présente un intérêt moindre pour les armateurs. Cette constatation est une justification supplémentaire de l'amendement qui vous est soumis à l'alinéa 3 de l'article 22 ;

b) Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers (art. 30). Le Code de commerce (art. 401) ne fait contribuer le fret que pour moitié. En définitive, c'est un fret net qui contribue, l'abattement d'un tiers (de 50 % dans le Code de commerce) représentant forfaitairement des dépenses toujours difficiles à évaluer. Il est normal, par ailleurs, que le fret acquis à tout événement (c'est-à-dire le fret acquis ou dû, que le navire ou la marchandise arrive ou n'arrive pas à bon port) ne contribue pas puisque, dans ce cas, ne pouvant être perdu, il ne profite pas des sacrifices ou dépenses faits dans l'intérêt commun ;

c) Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur sur le marché au port de chargement (art. 31). Cette règle est identique à celle des articles 401 et 402 du Code.

Votre Commission vous propose, à cette disposition, un amendement destiné à établir que la valeur à prendre en considération est une valeur marchande réelle, celle qui résultera, le plus souvent, d'une expertise. S'agissant des marchandises sacrifiées, qui doivent contribuer parce que les chargeurs intéressés ne peuvent prétendre percevoir une indemnité sans par ailleurs participer au paiement des avaries, il a paru nécessaire de préciser que leur valeur ne pouvait être que supposée.

Masse créancière : cette masse créancière résulte de l'évaluation des avaries communes, faite selon les règles des articles 32 et 33 :

a) Avaries du navire : coût réel ou estimatif des réparations ;

b) Avaries des marchandises : coût des sacrifices faits calculé sur la base de la valeur marchande de ces marchandises à l'état sain, au port de chargement.

Dispositions diverses : les articles 34, 35, 36 et 37 du projet n'ont pas appelé de la part de votre Commission d'observations particulières.

L'article 34 propose une juste pénalisation pour les marchandises dont la valeur a été dissimulée. En conséquence, elles entrent dans la masse débitrice pour leur valeur réelle et dans la masse créancière pour leur valeur déclarée.

L'article 35 édicte une sanction à l'égard des marchandises qui n'ont pas fait l'objet d'un connaissement ou d'un reçu ; ces marchandises, si elles sont sacrifiées, ne sont pas admises en avaries communes mais contribuent si elles sont sauvées. D'autre part, la même sanction est prévue pour les marchandises chargées en pontée. En ce qui concerne les marchandises jetées à la mer, alors qu'elle avaient été chargées en pontée d'une manière irrégulière, elles ne sont pas admises en avaries communes (art. 36).

L'article 37, pour lequel un amendement de pure forme vous est proposé, exempté de contribution, s'ils sont sauvés et en l'absence de connaissement ou de reçu, les effets et bagages de l'équipage et des passagers; les envois postaux sont également exemptés. Tous participent à la répartition s'ils ont été sacrifiés.

L'article 38 indique dans son alinéa premier que la participation aux avaries communes s'effectue, pour chaque partie, proportionnellement aux intérêts qu'elle a engagés dans l'expédition. L'alinéa 2 vise le cas où l'un des contribuables est insolvable ; sa part est répartie entre les autres contribuables, en proportion des intérêts respectifs de ceux-ci. Quant au dernier alinéa, il peut, dans sa concision extrême, sembler prêter à confusion. Votre Commission n'a cependant pas voulu en modifier la rédaction ; en définitive, il édicte une règle assez simple : quiconque sera tenu au paiement d'une partie des avaries communes ne pourra, en aucune manière, se voir demander une somme supérieure à celle représentée par ses propres intérêts, ceux qui ont été admis à contribuer.

SECTION III

Cette section concerne le règlement d'avaries communes. Les règles qu'elle contient : absence de règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition, prescription des actions d'avaries communes fixée à cinq ans comme en matière d'assurances maritimes, alors que le Code n'envisage pas cette prescription, droit de rétention des marchandises accordé au capitaine, et privilège de l'armateur, ont reçu l'agrément de votre Commission.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS

Règle d'interprétation.

Dans le règlement d'avarie commune, on devra appliquer les règles affectées de lettres et de numéros suivants, à l'exclusion de toute loi et pratique incompatible avec ces règles.

Sauf pour ce qui est prévu par les règles affectées de numéros, l'avarie commune devra être réglée conformément aux règles affectées de lettres.

RÈGLE A. — Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour la sécurité commune dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

RÈGLE B. — Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts contribuables sur les bases déterminées ci-après.

RÈGLE C. — Seront seuls admis en avarie commune les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune.

Les pertes ou dommages occasionnés au navire ou à la cargaison par la prolongation de la durée du voyage, pendant le voyage ou après, tels que ceux résultant du chômage, et de toute perte indirecte quelconque, telle que différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

RÈGLE D. — Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie à raison d'une telle faute.

RÈGLE E. — La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

RÈGLE F. — Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans tenir compte de l'économie éventuelle réalisée pour les autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

RÈGLE G. — Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

Règle I. — Jet de cargaison.

Aucun jet de cargaison ne sera bonifié en avarie commune, à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Règle II. — Dommage causé par jet et sacrifice pour la sécurité commune.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour la sécurité commune, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour la sécurité commune.

Règle III. — Extinction d'incendie à bord.

Sera bonifié en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en échouant ou en abordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord ; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toutes parties du navire et du chargement en vrac, ou à tous colis séparés de marchandises, qui ont été en feu.

Règle IV. — Coupement de débris.

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants d'espars ou d'autres objets qui ont été antérieurement enlevés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

Règle V. — Echouement volontaire.

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte et que les circonstances sont telles que, si cette mesure n'était pas adoptée, il serait inévitablement drossé à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le fret, ou pour l'un d'eux, de cet échouement intentionnel ne sera admise en avarie commune, mais toute perte ou avarie encourue en renflouant un navire ainsi échoué sera admise en avarie commune.

Mais dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour la sécurité commune, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune.

Règle VI. — Forcement de voiles, avarie ou perte de voiles.

L'avarie ou la perte de voile et d'espars, ou de l'un d'eux, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer un navire échoué ou l'amener sur un plus haut fond en vue de la sécurité commune sera admise en avarie commune ; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée au navire, au chargement et au fret, ou à l'un d'eux, par forcement de voiles, ne sera bonifiée en avarie commune.

Règle VII. — Dommage aux machines en renflouant un navire.

Le dommage causé aux machines de propulsion et aux chaudières d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour la sécurité commune au risque d'un tel dommage ; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines de propulsion et chaudières, y compris toute perte ou avarie due au fait que les machines auront été mises en compound ou à des mesures de ce genre, ne sera en aucune circonstance bonifiée en avarie commune.

Règle VIII. — Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure.

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de rembarquement, ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avarie commune.

Règle IX. — Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustible.

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour la sécurité commune en cas de péril seront admis en avarie commune quand et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible ; mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée, calculé au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ, sera portée au crédit de l'avarie commune.

Règle X. — Dépenses au port de refuge, etc.

a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera détourné à son port ou lieu de chargement, par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour la sécurité commune, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune ; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu, qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour, seront de même admises en avarie commune.

Lorsqu'un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il doit nécessairement relever vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent pas être exécutées dans le premier port ou lieu, les dispositions de la présente règle s'appliqueront au second port ou lieu comme s'il était un port ou lieu de refuge. Les dispositions de la règle XI seront appliquées à la prorogation du voyage occasionnée par ce relèvement ;

b) Les frais faits pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour la sécurité commune ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident, si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité ;

c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur rechargement et leur arrimage à bord du navire, ainsi que tous les frais de leur magasinage (y compris l'assurance, si elle a été effectuée raisonnablement), seront également ainsi admis. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucuns frais de magasinage encourus après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne seront admis en avarie commune. En cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les frais de magasinage, dont il est question ci-dessus, seront admis en avarie commune jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement ;

d) Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu où il serait pratiquement possible de le réparer de manière à lui permettre de poursuivre son voyage avec toute sa cargaison, et que, en vue de réduire les dépenses, on prenne le parti, soit de le remorquer jusqu'à un autre port ou lieu de réparation, ou jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison, en tout ou partie, sur un autre navire ou de la réexpédier de toute autre manière, en pareil cas, la dépense supplémentaire de ces remorquage, transbordement et réexpédition, ou de l'un d'eux (jusqu'à concurrence du montant de la dépense supplémentaire épargnée), sera supportée par les divers intéressés dans l'aventure, proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

Règle XI. — Soldes et entretien de l'équipage et autres dépenses en faisant route vers un port de refuge et dans un port de refuge, etc.

a) Les soldes et entretien du capitaine, des officiers et équipage raisonnablement engagés, et le combustible et les approvisionnements consumés pendant la prolongation du voyage occasionnée par le fait qu'un navire entre dans un port ou lieu de refuge, ou retourne à son port ou lieu de chargement, seront admis en avarie commune lorsque les frais d'entrée dans ce port ou lieu sont bonifiables en avarie commune conformément à la règle X (a) ;

b) Lorsqu'un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui rendent cela nécessaire pour la sécurité commune, ou pour permettre la réparation d'avaries causées au navire par sacrifice ou accident, si les réparations étaient nécessaires pour la poursuite sûre du voyage, les soldes et entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage, raisonnablement engagés pendant la période supplémentaire d'immobilisation dans ce port ou lieu, jusqu'à ce que le navire ait été mis ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune.

Lorsque le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, la période supplémentaire d'immobilisation ne sera pas réputée aller au-delà de la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage, ou, si le déchargement de la cargaison n'est pas alors terminé, au-delà de la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison.

Le combustible et les approvisionnements consumés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune ; toutefois, les combustibles et approvisionnements qui seront consumés pour effectuer les réparations ne sont pas bonifiables en avarie commune.

Les frais de port exposés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune ; toutefois, si ces frais sont exposés uniquement par suite des réparations, ils ne seront pas bonifiables en avarie commune ;

c) Pour les fins de la présente règle et des autres, les soldes comprendront tous les paiements faits au capitaine, aux officiers et à l'équipage, ou pour le bénéfice de ceux-ci, que ces paiements soient imposés par la loi aux armateurs, ou soient faits en vertu des termes ou des articles du contrat d'emploi ;

d) Lorsque des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou à l'équipage, pour l'entretien du navire ou pour des réparations, dont le coût n'est pas bonifiable en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de l'économie sur la dépense qui aurait été exposée et admise en avarie commune s'il n'avait pas été travaillé en heures supplémentaires.

Règle XII. — Dommage causé à la cargaison en la déchargeant.

Le dommage ou la perte subi par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage, sera bonifié en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune, et dans ce cas seulement.

Règle XIII. — Déductions du coût des réparations.

Dans le règlement des réclamations en avarie commune, les réparations admissibles en avarie commune seront sujettes à des déductions pour différence du « vieux » au « neuf », conformément aux règles suivantes, lorsque des matières premières ou parties vieilles seront remplacées par des neuves.

Les déductions seront conditionnées par l'âge du navire depuis la date de l'enregistrement primitif jusqu'à la date de l'accident ; toutefois, pour les provisions et approvisionnements, l'isolement, les canots de sauvetage et similaires, l'équipement de compas gyroscopique, la télégraphie sans fil, les appareils de repérage de direction, de sondage par écho et similaires, les machines et chaudières, les déductions seront conditionnées par l'âge des parties respectives auxquelles elles s'appliquent.

Aucune déduction ne devra être faite pour des provisions, approvisionnements et appareils qui n'auront pas été utilisés.

Les déductions seront faites sur le coût des matières premières ou des parties neuves, y compris main-d'œuvre et frais d'établissement, mais non compris le coût d'ouverture des machines.

Le nettoyage et la peinture de la coque ne seront pas bonifiés si la coque n'a pas été peinte dans les six mois qui ont précédé la date de l'accident.

A. — La première année.

Toutes les réparations seront admises en entier, excepté le grattage et le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la carène dont un tiers sera déduit.

B. — De un à trois ans.

Déduction sur grattage, nettoyage et peinture de la carène comme ci-dessus à la clause A.

Un tiers sera déduit des voiles, gréage, cordages, écoutes et aussières (autres qu'en fil métallique et chaîne), tentes, prélaris, provisions et approvisionnements et peinture.

Un sixième sera déduit des parties en bois de la coque, y compris vaigrage de la cale, mâts, espars et canots en bois, meubles, capitonnages, faïencerie, objets en métal et en verre, gréage, cordages et aussières en fil métallique, équipement de compas gyroscopique, appareils de télégraphie sans fil, de repérage de direction, de sondage par écho et similaires, câbles-chaînes et chaînes, isolateurs, machines auxiliaires, appareils à gouverner et connexions, guindeaux et grues et connexions et machines électriques et connexions autres que les machines de propulsion électriques ; les autres réparations seront admises en entier.

Le doublage en métal pour navires en bois ou composites traité en allouant en entier le coût d'un poids égal au poids brut du doublage en métal retiré du navire, sous déduction du produit de vente du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre pour appliquer le nouveau doublage métallique subiront une déduction d'un tiers.

C. — De trois à six ans.

Les déductions seront faites comme indiqué ci-dessus à la clause B, excepté qu'un tiers sera déduit des œuvres en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, mâts, espars et canots en bois, meubles, capitonnages, et un sixième sera déduit des parties en fer des mâts et espars, et de toutes les machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).

D. — De six à dix ans.

Les déductions seront faites comme il est dit ci-dessus à la clause C, excepté qu'un tiers sera déduit de tous les gréages, cordages, écoutes et aussières, parties en fer des mâts et espars, équipement de compas gyroscopiques, appareils de télégraphie sans fil, de repérage de direction, de sondage par écho et similaires, isolateurs, machines auxiliaires, appareil à gouverner, guindeaux, grues et accessoires, et toutes autres machines (y compris chaudières et leurs accessoires).

E. — De dix à quinze ans.

Un tiers sera déduit de tous les renouvellements, excepté des parties en fer de la coque, du cimentage et des chaînes-câbles dont il sera déduit un sixième, et des ancres qui seront admises en entier.

F. — Au-delà de quinze ans.

Un tiers sera déduit de tous les renouvellements, excepté pour les chaînes-câbles dont un sixième sera déduit, et pour les ancrs qui seront admises en entier.

Règle XIV. — Réparations provisoires.

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour la sécurité commune, ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces opérations sera bonifié en avarie commune.

Lorsque des réparations provisoires de dommages fortuits sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans tenir compte de l'économie, éventuelle, réalisée pour les autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de la somme épargnée sur les dépenses qui auraient été encourues et bonifiées en avarie commune si lesdites réparations n'avaient pas été effectuées dans ce port.

Aucune déduction pour différence du vieux au neuf n'est faite du coût des réparations provisoires admissibles en avarie commune.

Règle XV. — Perte de fret.

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera bonifiée en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi bonifié.

Devront être déduites du montant du fret brut perdu les dépenses que le propriétaire de ce fret aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

Règle XVI. — Valeur à bonifier pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.

Le montant à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait, en prenant pour base le prix du marché au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'aventure lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Quand des marchandises ainsi avariées sont vendues et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à bonifier en avarie commune sera la différence entre le produit net de vente et la valeur nette à l'état sain au dernier jour du déchargement du navire, ou à la fin de l'aventure lorsque celle-ci se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Règle XVII. — Valeurs contributives.

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, auxquelles sera ajouté le montant admis en avarie commune, des propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix du passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des pro-

priétés, seront également déduits tous frais y relatifs postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, mais pour autant seulement qu'ils n'aient pas été admis en avarie commune.

Les bagages de passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissance ne contribueront pas à l'avarie commune.

Règle XVIII. — Avarie au navire.

Le montant à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte subi par le navire, ses machines ou ses appareils, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, sera le coût réel et raisonnable des réparations ou du remplacement de ces dommages ou pertes, sous réserve de déduction conformément à la règle XIII. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations, il devra être alloué une dépréciation raisonnable n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Lorsqu'il y a perte totale effective, ou perte réputée totale du navire, le montant à allouer en avarie commune pour perte ou dommage causé au navire par un acte d'avarie commune sera la valeur estimative du navire à l'état sain, sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, ainsi que du produit de vente, s'il y a lieu.

Règle XIX. — Marchandises non déclarées ou faussement déclarées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fautive au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de leur valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

Règle XX. — Avances de fonds.

Une commission de 2 % sur les débours d'avarie commune, autres que les soldes et l'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage, et le combustible et les approvisionnements non remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune, mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts contribuables, les frais nécessairement encourus pour obtenir les fonds nécessaires au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but, seront admis en avarie commune.

Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

Règle XXI. — Intérêt sur les pertes bonifiées en avarie commune.

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classés en avarie commune, au taux de 5 % l'an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par les intérêts contribuables, ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

Règle XXII. — Traitement des dépôts en espèces (contributions provisoires).

Lorsque les dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts (contributions provisoires) devront être versés sans délai à un compte joint spécial aux noms solidaires d'un représentant nommé pour compte de l'armateur, et d'un représentant nommé pour compte des déposants, dans une banque à approuver par les deux parties.

Les sommes ainsi déposées, augmentées, s'il y a lieu, des intérêts, seront conservées à titre de garantie pour le paiement aux parties y ayant droit, des frais d'avarie commune, de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison en vue desquels les dépôts (contributions provisoires) ont été perçus.

Des versements d'acomptes ou des remboursements de contributions provisoires pourront être faits sur autorisation écrite du dispacheur.

Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice de la responsabilité pécuniaire définitive des parties.

*
* *

En conclusion, sous réserve des amendements ci-dessous proposés, votre Commission vous demande d'adopter le projet de loi présenté par le Gouvernement.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Art. 7.

Amendement : Rédiger comme suit l'alinéa premier de cet article :

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir du jour de l'accident.

Amendement : Rédiger comme suit le début de l'alinéa 3 de cet article :

Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire...

(Le reste sans changement.)

Art. 16.

Amendement : Au début de l'alinéa 3 de cet article, remplacer l'expression :

Le juge...

par la suivante :

Le tribunal...

Art. 18.

Amendement : Rédiger comme suit le début de l'alinéa 2 de cet article :

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire...

(Le reste sans changement.)

Art. 19.

Amendement : Compléter *in fine* l'alinéa premier de cet article par la phrase suivante :

... Il est seul responsable à raison des contraventions au présent article.

Amendement : Supprimer l'alinéa 2 de cet article.

Art. 21.

Amendement : A l'alinéa premier de cet article, ajouter le mot :

... ou...

après le mot :

... l'Etat...

Amendement : A l'alinéa 2 de cet article, remplacer l'expression :

... imposées aux bâtiments...

par la suivante :

... qui peuvent être imposées aux commandants de force navale ou de bâtiment...

Art. 22.

Amendement : Rédiger comme suit le début de l'alinéa 2 de cet article :

A défaut de convention entre toutes les parties intéressées, les avaries sont réglées...

(Le reste sans changement.)

Amendement : Remplacer, à la fin de l'alinéa 3 de cet article, l'expression :

... est réputée non écrite.

par la suivante :

... devra, à peine de nullité, faire l'objet d'une approbation explicite et spéciale des parties.

Art. 31.

Amendement : Remplacer l'expression :

... sur le marché au port de déchargement.

par la suivante :

... marchande réelle ou supposée, au port de déchargement.

Art. 37.

Amendement : Rédiger comme suit le début de cet article :

Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de **connaissance** ni reçu ainsi que les **envois postaux** de toute nature sont exempts...

(Le reste sans changement.)

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

CHAPITRE PREMIER

Abordage.

Article premier.

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas soit aux navires de mer soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Art. 2.

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

Art. 3.

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Art. 4.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter.

Art. 5.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6.

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Art. 7.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.

Ces prescriptions sont interrompues lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 8.

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.

CHAPITRE II

Assistance.

Art. 9.

L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Art. 10.

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 11.

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Art. 12.

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Art. 13.

Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 14.

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

Si le navire assistant est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Art. 15.

Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 16 ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

Art. 16.

La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base : a) en premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ; b) en second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les mêmes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 14, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 17.

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 18.

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, cette prescription est interrompue lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 19.

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 20.

Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

Art. 21.

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat affectés à un service public, à l'exception des articles 13, 14 (alinéa 2) et 18 (alinéa 2).

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance imposées aux bâtiments de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

CHAPITRE III

Des avaries.

Art. 22.

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

Art. 23.

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

SECTION I

Du classement en avaries communes.

Art. 24.

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Art. 25.

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

Art. 26.

Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

Art. 27.

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Art. 28.

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

SECTION II

De la contribution aux avaries communes.

Art. 29.

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Art. 30.

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Art. 31.

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur sur le marché au port de déchargement.

Art. 32.

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Art. 33.

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

Art. 34.

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Art. 35.

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

Art. 36.

En cas de jet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

Art. 37.

Les envois postaux de toute nature ainsi que les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissement ni reçu sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants.

Art. 38.

La répartition se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

SECTION III

Du règlement des avaries communes.

Art. 39.

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Art. 40.

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Art. 41.

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

Art. 42.

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Dispositions générales.

Art. 43.

Sont abrogés les articles 397 à 429 et l'article 436 du Code de commerce, la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art. 44.

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux événements de mer.

Art. 45.

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