

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1968.

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, ADOPTÉ AVEC MODIFICATIONS PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN DEUXIÈME LECTURE, relatif à l'armement et aux ventes maritimes,*

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui vous est soumis en vue d'une seconde lecture tend à compléter la réforme du droit maritime entreprise par le Gouvernement depuis plusieurs années.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Marcel Champeix, Marcel Molle, Marcel Prélot, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Louis Namy, Jean Sauvage, secrétaires ; Jean-Pierre Blanc, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Fernand Chatelain, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, Fernand Esseul, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclocque, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Fernand Lefort, Robert Liot, Pierre Mailhe, Pierre Marcilhacy, Paul Massa, André Mignot, Lucien De Montigny, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Jacques Piot, Roger Poudonson, Pierre Prost, Pierre Schiele, Jacques Soufflet, Fernand Verdeille.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3^e législ.) : 1^{re} lecture : 655, 727 et in-8° 132.

(4^e législ.) : 2^e lecture : 47, 343 et in-8° 40.

Sénat : 1^{re} lecture : 136, 187 et in-8° 76 (1967-1968).

2^e lecture : 20 (1968-1969).

Mer (droit de la). — Armement naval - Navires - Ventes maritimes - Code de commerce.

Comme votre rapporteur avait eu l'occasion de l'indiquer le 17 juillet dernier, lors de la première lecture au Sénat, ce projet traite de deux questions qui n'avaient pas trouvé leur place dans les lois antérieures. Il s'agit de l'armement et des ventes maritimes. Dans aucun de ces deux domaines d'ailleurs le nouveau texte n'apporte d'innovation par rapport aux règles appliquées en droit maritime. Il vise seulement à confirmer en droit écrit les solutions dégagées par une longue tradition et une pratique constante.

A la suite de l'examen en seconde lecture effectué par l'Assemblée Nationale, sept articles du projet de loi restent en navette ; en ce qui concerne le titre premier relatif à l'armement : les articles premier, 10, 11 *bis* nouveau et 12 ; en ce qui concerne le titre II relatif aux ventes maritimes : les articles 28, 37 et 39.

On abordera successivement chacun de ces articles.

Article premier.

L'article premier, qui donne une définition générale de l'armateur, d'après le critère de l'exploitation, avait été supprimé par le Sénat qui avait estimé cette définition superflue et même inopportune en raison de la détermination de l'armateur opérée par l'article 2 sur de toutes autres bases.

L'Assemblée Nationale a rétabli cet article au motif que « sans l'article premier qui introduit dans la loi le critère de l'exploitation, le projet de loi serait incomplet » (cf. rapport n° 343 A. N. de M. Baudoin, p. 3).

Votre commission a jugé inutile de prolonger cette légère controverse qui ne change rien au régime juridique applicable à l'armateur ; c'est pourquoi elle vous demande d'adopter l'article premier dans la rédaction votée par l'Assemblée Nationale.

Article 10.

Cet article a pour objet de donner une qualification juridique, qui n'existait pas jusqu'alors, au consignataire de navire, et de définir sa compétence.

Lors de son examen en première lecture, l'Assemblée Nationale avait apporté un amendement à cet article tendant à préciser que les dispositions de l'article 80 du Code de Commerce relatif

au monopole des courtiers interprètes et conducteurs de navires conservaient toute leur valeur. En réalité, cet amendement aboutissait à attribuer aux courtiers interprètes des fonctions exercées traditionnellement par les consignataires de navires et qui sortent du rôle pour lequel les courtiers disposent de leur privilège. C'est la raison pour laquelle le Sénat avait supprimé l'adjonction apportée par l'Assemblée Nationale. Mais il avait été précisé, dans les débats et le rapport écrit fait au nom de la Commission des Lois, qu'en tout état de cause la portée de l'article 80 du Code de Commerce ne pouvait être restreinte *en quoi que ce fût* par l'article 10, les dispositions de ce dernier article ne pouvant s'appliquer que sous réserve de celles de l'article 80 du Code de Commerce.

Les modifications adoptées par l'Assemblée Nationale, en seconde lecture, n'ont pas remis en cause la position du Sénat, l'amendement déposé par M. Cazenave pour faire référence, dans la loi elle-même, à l'article 80 du Code de Commerce n'ayant finalement pas été adopté. La première de ces modifications consiste à réintroduire l'adjectif « salarié » après le mot « mandataire ». Le Sénat avait, en effet, supprimé cet adjectif, considérant que cette précision était inutile, puisqu'il serait inconcevable qu'un consignataire travaille gratuitement pour l'armateur. A l'Assemblée Nationale, le rapporteur a fait valoir que la qualification de salarié était importante pour le consignataire en raison du régime de responsabilité établi par l'article 1992 du Code civil pour les différents types de mandataires.

Votre commission a été sensible à la portée de cet argument mais elle estime préférable de remplacer le mot « salarié » par le mot « rémunéré ». Certes, elle n'ignore pas que l'expression communément admise est celle de « mandataire salarié » mais elle pense préférable d'éviter d'employer un adjectif qui a pris, en droit social, une signification très restrictive.

La seconde modification adoptée par l'Assemblée Nationale consiste à supprimer l'adjectif « commerciales » dont le Sénat avait qualifié les opérations effectuées par le consignataire. Cet amendement avait été adopté par le Sénat contre l'avis de la commission qui estimait que la compétence du consignataire se trouverait ainsi réduite.

C'est pourquoi elle vous propose d'accepter sur ce point la rédaction de l'Assemblée Nationale.

Article 11 bis (nouveau).

Cet article résulte d'une adjonction opérée par l'Assemblée Nationale en seconde lecture. Son objet est de définir le régime de responsabilité applicable aux consignataires de navires.

En effet, l'Assemblée Nationale et le Sénat ont étendu à ces consignataires la durée de la prescription des actions applicables aux consignataires de la cargaison, sans définir le régime de responsabilité qui leur était réservé.

Votre commission pense qu'il n'était pas nécessaire de préciser le régime de responsabilité applicable puisqu'il est déjà défini dans les articles 52 à 55 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966. Mais, en vertu du principe que « ce qui va sans dire va mieux en le disant », elle vous demande d'adopter ce nouvel article sans modification.

Article 12.

Comme à l'article 10, l'Assemblée Nationale a réintroduit l'adjectif « salarié » pour qualifier le consignataire de la cargaison. Pour les mêmes raisons que celles énoncées audit article 10, votre commission demande de substituer l'adjectif « rémunéré » à l'adjectif « salarié ».

Article 28.

Cet article précise que les dispositions concernant les ventes maritimes ont une valeur supplétive et non impérative. Toutefois, le texte du projet de loi faisait exception pour les articles 38 et 39 définissant les caractères essentiels de la vente C.A.F. Le Sénat avait jugé ces exceptions arbitraires dans un domaine où la liberté contractuelle des parties doit pouvoir s'exercer pleinement.

L'Assemblée Nationale a, en seconde lecture, adopté une solution moyenne en donnant au seul article 39 une valeur impérative, malgré l'avis personnel du rapporteur de la Commission des Lois qui proposait d'adopter, sans la modifier, la rédaction sénatoriale.

Ainsi confortée dans sa position, votre commission vous demande de supprimer l'exception introduite pour l'article 39.

Article 37.

A cet article qui définit les éléments du prix dû par l'acheteur dans la vente C. A. F., l'Assemblée Nationale a adopté une rédaction plus développée que celle du Sénat, mais dont la signification est la même puisque l'une et l'autre précisent que le paiement est fait sous la forme d'une somme globale sans que le débiteur puisse en demander à son vendeur la ventilation.

Votre commission estime que la rédaction du Sénat, plus condensée, est préférable et elle vous demande de la reprendre.

Article 39.

Au cours de la première lecture de cet article au Sénat, un débat animé s'était instauré à propos de la rédaction de cet article que, pour sa part, la Commission des Lois avait proposé d'adopter sans modification. Un amendement avait été adopté aux termes de cette discussion dont l'objet était de substituer une formule générale et claire à celle très confuse et restrictive — puisqu'elle se limitait au seul crédit documentaire — du projet initial.

Lors du débat à l'Assemblée Nationale, malgré l'intervention personnelle du Rapporteur de la Commission des Lois, M. Baudoin, en faveur du texte sénatorial, l'article 39 a été rétabli dans sa teneur initiale, sur la proposition de M. le Président Foyer.

Votre commission comprend mal le retour à un texte aussi peu clair et aussi partiel ; elle pense préférable que l'article 39 énonce une règle générale s'appliquant à toutes les ventes C. A. F.

C'est pourquoi elle vous propose de reprendre le texte que vous avez voté en première lecture.

*
* *

Les amendements proposés par la commission figurent dans le tableau comparatif ci-après.

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en seconde lecture.	Propositions de la commission.
TITRE PREMIER	TITRE PREMIER	TITRE PREMIER	TITRE PREMIER
DE L'ARMEMENT	DE L'ARMEMENT	DE L'ARMEMENT	DE L'ARMEMENT
CHAPITRE I^{er}	CHAPITRE I^{er}	CHAPITRE I^{er}	CHAPITRE I^{er}
Armateurs.	Armateurs.	Armateurs.	Armateurs.
Article premier.	Article premier.	Article premier.	Article premier.
L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.	<i>Supprimé.</i>	L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.	Conforme.
.....
CHAPITRE III	CHAPITRE III	CHAPITRE III	CHAPITRE III
Des auxiliaires de l'armement.	Des auxiliaires de l'armement.	Des auxiliaires de l'armement.	Des auxiliaires de l'armement.
Section 1.	Section 1.	Section 1.	Section 1.
DES CONSIGNATAIRES	DES CONSIGNATAIRES	DES CONSIGNATAIRES	DES CONSIGNATAIRES
§ 1. — <i>Des consignataires de navires.</i>	§ 1. — <i>Des consignataires de navires.</i>	§ 1. — <i>Des consignataires de navires.</i>	§ 1. — <i>Des consignataires de navires.</i>
Art. 10.	Art. 10.	Art. 10.	Art. 10.
Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition les opérations que le capitaine n'accomplit pas par lui-même et ce, hors des ports dans lesquels les courtiers, interprètes et conducteurs de navires exercent leur activité et qui bénéficient du monopole en vertu de l'article 80 du code de commerce.	Le consignataire du navire agit comme mandataire de l'armateur. Il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition les opérations <i>commerciales</i> que le capitaine n'accomplit pas par lui-même.	Le consignataire du navire agit comme mandataire <i>salarié</i> de l'armateur. Il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition les opérations que le capitaine n'accomplit pas par lui-même.	Le consignataire du navire agit comme mandataire <i>rémunéré</i> de l'armateur. Il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.
.....

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale
en première lecture.**

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

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale
en seconde lecture.**

**Propositions
de la commission.**

§ 2. *Des consignataires
de la cargaison.*

Art. 12.

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

TITRE II

DES VENTES MARITIMES

Art. 28.

Les dispositions du présent titre sont supplétives de la volonté des parties, à l'exception de celles des articles 38 et 39.

CHAPITRE PREMIER

Vente au départ.

CHAPITRE III

Vente C. A. F.

§ 2. *Des consignataires
de la cargaison.*

Art. 12.

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et paie le fret quand il est dû.

TITRE II

DES VENTES MARITIMES

Art. 28.

Les dispositions du présent titre sont supplétives de la volonté des parties.

CHAPITRE PREMIER

Vente au départ.

CHAPITRE III

Vente C. A. F.

Art. 11 bis (nouveau).

Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles 52 à 55 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime. Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 10, il est responsable dans les termes du droit commun.

§ 2. *Des consignataires
de la cargaison.*

Art. 12.

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire *salarié* des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

TITRE II

DES VENTES MARITIMES

Art. 28.

Les dispositions du présent titre, à l'exception de celles de l'article 39, sont supplétives de la volonté des parties.

CHAPITRE PREMIER

Vente au départ.

CHAPITRE III

Vente C. A. F.

Art. 11 bis (nouveau).

Conforme.

§ 2. *Des consignataires
de la cargaison.*

Art. 12.

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire *rémunéré* des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

TITRE II

DES VENTES MARITIMES

Art. 28.

Les dispositions du présent titre sont supplétives de la volonté des parties.

CHAPITRE PREMIER

Vente au départ.

CHAPITRE III

Vente C. A. F.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat en première lecture.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en seconde lecture.	Propositions de la commission.
<p style="text-align: center;">Art. 37.</p> <p>L'acheteur est débiteur du prix de la chose, de la prime d'assurance et du fret, et les risques du transport sont à sa charge.</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">Art. 37.</p> <p>L'acheteur est débiteur du prix convenu et les risques de transport sont à sa charge.</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">Art. 37.</p> <p>L'acheteur est débiteur d'une somme comprenant indivisément le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret ; les risques du transport sont à sa charge.</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">Art. 37.</p> <p>Reprise du texte adopté par le Sénat en première lecture.</p> <p>.....</p>
<p style="text-align: center;">Art. 39.</p> <p>Au cas d'ouverture d'un crédit documentaire, l'acheteur crédité ne peut pas, à l'égard du créancier, prétendre que la chose vendue ne correspondait pas, lors de sa prise en charge par le transporteur, aux indications du connaissement.</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">Art. 39.</p> <p>Le prix est dû par l'acheteur contre présentation des documents représentatifs de la marchandise, dès lors que ces documents sont conformes aux stipulations du contrat.</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">Art. 39.</p> <p>Reprise du texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">Art. 39.</p> <p>Reprise du texte adopté par le Sénat en première lecture.</p> <p>.....</p>

Sous réserve de ces observations et des amendements qui figurent ci-après, votre commission vous demande d'adopter le texte voté par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Art. 10.

Amendement : Dans la première phrase de cet article, remplacer l'adjectif :

... salarié...

par l'adjectif :

... rémunéré...

Art. 12.

Amendement : Dans la première phrase de cet article, remplacer l'adjectif :

... salarié...

par l'adjectif :

... rémunéré...

Art. 28.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Les dispositions du présent titre sont supplétives de la volonté des parties.

Art. 37.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

L'acheteur est débiteur du prix convenu et les risques de transport sont à sa charge.

Art. 39.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Le prix est dû par l'acheteur contre présentation des documents représentatifs de la marchandise, dès lors que ces documents sont conformes aux stipulations du contrat.

PROJET DE LOI

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

TITRE PREMIER

DE L'ARMEMENT

CHAPITRE PREMIER

Armateurs.

Article premier.

L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.

Art. 2.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.

En cas d'affrètement, l'affrèteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

CHAPITRE II

Personnel d'exploitation.

SECTION 1. — DES AGENTS DE L'ARMATEUR

Art. 3.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun, sauf la limitation de responsabilité définie par le chapitre VII de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

(1) Les articles pour lesquels l'Assemblée nationale et le Sénat sont parvenus à un texte identique figurent dans le dispositif en petits caractères ; ils ne sont rappelés que pour mémoire et ne peuvent plus être remis en cause (art. 42 du règlement).

SECTION 2. — DU CAPITAINE

Art. 4.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affrèteur.

Art. 5.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 6.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Art. 7.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation du tribunal compétente ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

Art. 8.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

Art. 9.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à cette défense, le capitaine devra à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement.

Art. 9 bis (nouveau).

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le journal de mer et le livre de bord font foi jusqu'à preuve contraire des événements et des circonstances qui y sont relatés.

CHAPITRE III

Des auxiliaires de l'armement.

SECTION 1. — DES CONSIGNATAIRES

§ 1. — *Des consignataires de navires.*

Art. 10.

Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition les opérations que le capitaine n'accomplit pas par lui-même.

Art. 11.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire, au lieu et place du capitaine, sont assorties du privilège de l'article 31, 6° de la loi précitée du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Art. 11 bis (nouveau).

Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles 52 à 55 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime. Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 10, il est responsable dans les termes du droit commun.

§ 2. — *Des consignataires de la cargaison.*

Art. 12.

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

Art. 13.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles 52 à 55 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

§ 3. — *Dispositions communes.*

Art. 14.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par un an.

Art. 15.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

En matière internationale, les contrats et les actes des consignataires sont régis par la loi du port où opèrent ces derniers.

SECTION 2. — DES PILOTES

Art. 16.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Il doit contribuer à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, dans la mesure où celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

Art. 17.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau pilote.

Au cours des mêmes opérations, les avaries causées au bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du pilote.

Au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus à l'équipage du bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

Art. 18.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Tout pilote doit fournir un cautionnement.

Art. 19.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le pilote, par l'abandon de ce cautionnement, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant des articles précédents, sauf dans le cas où la faute par lui commise constitue une infraction à l'article 79 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Art. 20.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le cautionnement est affecté par premier privilège à la garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre le pilote pour fautes commises dans l'exercice de ses fonctions.

Le cautionnement est affecté par second privilège au remboursement des fonds qui auraient été prêtés pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement.

Art. 21.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les fonds constitués en cautionnement ne peuvent, pendant la durée des fonctions du pilote, être saisis pour d'autres créances que celles en faveur desquelles l'article précédent institue un privilège.

Art. 22.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les modalités d'application des articles 18 à 21 seront fixées par décret.

Art. 23.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

SECTION 3. — DES OPÉRATIONS DE REMORQUAGE

Art. 24.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Art. 25.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations; en ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Art. 26.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine remorqueur.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Art. 27.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les parties peuvent, par convention expresse, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Art. 27 bis (nouveau).

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

TITRE II

DES VENTES MARITIMES

Art. 28.

Les dispositions du présent titre, à l'exception de celles de l'article 39, sont supplétives de la volonté des parties.

CHAPITRE PREMIER

Vente au départ.

Art. 29.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La vente au départ met la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, à compter du jour où elle a été livrée dans les conditions du contrat.

Art. 30.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

L'acheteur doit, dans un délai raisonnable, indiquer au vendeur le nom du navire sur lequel la chose vendue sera embarquée et à la date à laquelle aura lieu le chargement.

Art. 31.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Le vendeur doit livrer la chose vendue à quai, au plus près du navire désigné, le jour fixé par l'acheteur.

Il doit en aviser l'acheteur dans les vingt-quatre heures par les moyens d'usage.

Art. 32.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La clause « franco-bord » oblige le vendeur à livrer à bord du navire.

CHAPITRE II

Vente à l'arrivée.

Art. 33.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La vente à l'arrivée laisse la chose vendue aux risques et à la charge du vendeur.

Art. 34.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Dans la vente sur navire désigné, le vendeur avise l'acheteur du nom du navire sur lequel il charge la chose vendue.

En cas de perte de la marchandise, le vendeur n'est pas tenu de la remplacer si le sinistre est postérieur à l'envoi de l'avis ci-dessus.

Art. 35.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Dans la vente à l'embarquement, le vendeur remet la marchandise à un transporteur et avise l'acheteur du nom de ce transporteur.

En cas de perte, il doit, s'il s'agit de choses de genre, réexpédier à l'acheteur la même quantité de choses vendues aux conditions du contrat.

CHAPITRE III

Vente C. A. F.

Art. 36.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Dans la vente dite C. A. F. (coût, assurance, fret), le vendeur s'oblige à conclure le contrat de transport et à mettre la marchandise à bord ainsi qu'à l'assurer contre les risques de ce transport.

Il doit aussitôt adresser à l'acheteur les documents d'usage correspondant à cet envoi.

Art. 37.

L'acheteur est débiteur d'une somme comprenant indivisément le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret ; les risques du transport sont à sa charge.

Art. 38.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La seule insertion dans le contrat des clauses « poids reconnu à l'arrivée », « poids délivré au port d'arrivée » ou autres clauses semblables n'a pas pour effet de modifier la nature de la vente Caf.

Art. 39.

Au cas d'ouverture d'un crédit documentaire, l'acheteur crédité ne peut pas, à l'égard du créancier, prétendre que la chose vendue ne correspondait pas, lors de sa prise en charge par le transporteur, aux indications du connaissement.

DISPOSITIONS GENERALES

Art. 40.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

Sont abrogés les articles 221 à 228, 230 à 237, 239 à 249, 311 à 331, 430 et 434 du code de commerce, l'article 7 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, la loi du 14 mars 1935 sur la responsabilité civile des pilotes, ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art. 41.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret relatif à l'armement et aux ventes maritimes.

Art. 42.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer, sous réserve des compétences dévolues par les statuts particuliers du Territoire français des Afars et des Issas et du Territoire français des Comores.