

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 juin 1974.

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 modifiant l'article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer,*

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi (n° 129, 1973-1974) tend uniquement à modifier et, dans une certaine mesure, à assouplir les conditions de francisation des navires, c'est-à-dire les conditions auxquelles les navires doivent satisfaire pour pouvoir être considérés comme ayant la nationalité française.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Léon Jozeau-Marigné, président ; Marcel Champeix, Baudouin de Hauteclocque, Jean Auburtin, Jean Sauvage, vice-présidents ; Pierre de Félice, Léopold Heder, Louis Namy, secrétaires ; Pierre Bourda, Philippe de Bourgoing, Robert Bruyneel, Pierre Carous, Félix Ciccolini, Etienne Dailly, Jacques Eberhard, Yves Estève, André Fosset, Henry Fournis, Henri Fréville, Jacques Genton, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Paul Guillard, Pierre Jourdan, Pierre Mailhe, Pierre Marilhac, André Mignot, Lucien de Montigny, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Pierre Schiélé, Jacques Soufflet, Edgar Tallhades, Fernand Verdeille, N...*

Voir le numéro :

Sénat : 129 (1973-1974).

Ce problème revêt une grande importance car la francisation entraîne d'importantes conséquences, les unes d'ordre juridique, les autres d'ordre économique.

a) Les conséquences d'ordre juridique.

D'une part, la législation française réserve au pavillon national certaines catégories de navigations maritimes (transports entre ports de la France métropolitaine ou entre ports des Départements d'Outre-Mer, remorquage à l'entrée et à la sortie des ports français, etc.).

D'autre part, l'Etat surveille l'application de la législation relative à la sécurité, à l'hygiène et aux conditions de travail à bord.

Enfin, la loi applicable à certains faits ou actes survenus à bord dépend de la nationalité du navire.

b) Les conséquences d'ordre économique.

En premier lieu, l'Etat accorde des aides financières aux navires de son pavillon.

Mais surtout le navire, bien qu'il soit meuble, échappe au statut général de la propriété mobilière et peut être hypothéqué ; or, en raison de la valeur élevée des navires, l'hypothèque maritime a toujours joué un rôle considérable dans l'économie des transports.

*
* *

Les conditions de francisation des navires sont actuellement déterminées par l'article 3 de la loi du 3 janvier 1967 et par l'article 219-1 - B du Code des douanes.

Ces textes établissent une distinction selon que le navire appartient à des personnes physiques ou à une société.

a) Si le navire appartient à des personnes physiques, il peut être francisé à condition d'appartenir pour moitié au moins :

— à des Français résidant dans le territoire de la République française ou dans certains pays énumérés par les articles 119 bis-3 et 429-3 du Code des douanes ;

— ou à des Français qui, s'ils résident dans un autre pays, sont associés dans une maison de commerce française faisant le commerce dans le territoire de la République ou dans l'un des pays énumérés par les articles précités du Code des douanes et peuvent prouver qu'ils sont soumis à la juridiction consulaire française.

b) *Si le navire appartient à une ou plusieurs sociétés*, les conditions requises pour la francisation sont plus nombreuses ; il faut en effet :

- que le navire appartienne *pour le tout* à ces sociétés ;
- que le siège social des sociétés propriétaires soit situé en France ou dans les territoires mentionnés par le Code des douanes ;
- et que certaines personnes, dont l'énumération varie selon la forme juridique de la société, soient françaises.

*
* * *

Le présent projet de loi ne bouleverse pas fondamentalement ce système mais il le modifie et le complète.

En premier lieu, il regroupe en un seul article les conditions qui sont énumérées actuellement dans deux textes différents : article 3 de la loi du 3 janvier 1967 et article 219-1 - B du Code des douanes.

En second lieu, il modifie légèrement ces conditions, notamment pour tenir compte des réformes intervenues dans le droit des sociétés.

Enfin, le projet de loi crée de nouvelles possibilités de francisation, soit pour prendre en considération le financement par crédit-bail, soit pour permettre, dans certains cas, la francisation des navires ne possédant pas toutes les conditions requises.

EXAMEN DES ARTICLES

L'article premier définit cinq possibilités de francisation des navires parmi lesquelles les deux premières correspondent, sous réserve de quelques modifications, aux dispositions actuellement existantes, tandis que les trois autres sont entièrement nouvelles.

1° *Navire appartenant à des personnes physiques.*

La première possibilité résulte de l'alinéa premier du texte proposé pour le nouvel article 3 de la loi du 3 janvier 1967 ; elle concerne les navires qui appartiennent à des personnes physiques.

Deux conditions sont toujours exigées :

— la première demeure inchangée : le navire doit appartenir *pour moitié au moins* à des Français ;

— la seconde condition concerne la résidence de ces personnes.

A l'ancienne distinction fondée sur *le lieu de résidence* (France et territoires énumérés par le Code des douanes, d'une part, étranger, d'autre part), le projet de loi substitue le critère de la *durée annuelle* de résidence en France : si les Français possédant au moins la moitié du navire résident plus de six mois par an en France, le navire pourra être francisé sans autre condition ; s'ils y résident moins de six mois, le navire ne pourra être francisé que si élection de domicile est faite en France pour toutes les affaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire.

2° *Navire appartenant à des sociétés.*

Si le navire appartient à des sociétés, la francisation dépend de trois conditions :

a) Le navire doit appartenir *pour le tout* à ces sociétés : le texte n'apporte aucun changement sur ce point ;

b) Le siège de ces sociétés doit être situé sur le territoire de la République française ; mais il peut être situé dans un Etat étranger lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire de l'Etat étranger et y avoir son siège social.

Il y a lieu de noter que le texte du projet de loi vise tantôt le *siège*, tantôt le *siège social* des sociétés ; il s'agit manifestement d'une erreur matérielle qu'il serait utile de corriger en ajoutant le mot « *social* » lorsqu'il manque. C'est pourquoi votre commission a adopté un amendement en ce sens ;

c) En outre, certaines personnes dans la société doivent être françaises.

En ce qui concerne les *sociétés anonymes*, doivent être français :

— le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration ;

— ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance.

En ce qui concerne les *sociétés en commandite par actions*, doivent être français : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance.

On remarquera que le nouveau texte ne dispose plus que les commissaires aux comptes doivent également être Français ; cela ne signifie nullement cependant que cette exigence ait disparu car elle découle des textes généraux relatifs au droit des sociétés. De ce fait, il eut été surabondant de la rappeler dans le présent projet de loi.

En ce qui concerne les *sociétés en commandite simple*, les *sociétés à responsabilité limitée*, les *sociétés en nom collectif* et les *sociétés civiles*, le projet de loi maintient les dispositions en vigueur : doivent être Français les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social.

3° *Navire appartenant à des Français et à des sociétés.*

Ce navire pourra être francisé à condition d'appartenir à des Français remplissant les conditions énumérées au paragraphe 1° ci-dessus et à des sociétés remplissant les conditions indiquées au paragraphe 2°.

Cette disposition nouvelle ne présente aucune difficulté particulière puisqu'elle ne fait que combiner les deux hypothèses précédentes.

4° *Navire destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail à certaines personnes ou sociétés.*

Le navire qui fait l'objet d'une opération de crédit-bail pourra être francisé s'il est destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété :

a) *Soit pour moitié au moins à des Français remplissant les conditions définies au 1° ;*

b) *Soit pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° ci-dessus ;*

c) *Soit pour le tout à des Français remplissant les conditions prévues au 1° et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° ci-dessus.*

5° *Navires ayant fait l'objet d'un agrément spécial.*

Il résulte des dispositions évoquées aux paragraphes 2° et 3° ci-dessus que le navire, lorsqu'il est propriété de personnes morales ou de personnes physiques et de personnes morales, doit appartenir pour le tout à ces personnes.

Lorsque ces dernières possèdent non pas la totalité mais la moitié au moins du navire, l'article 3-1 (nouveau) permet la francisation après agrément spécial accordé par le ministre chargé de la Marine marchande et le Ministre de l'Économie et des Finances, à condition toutefois que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes, ou, à défaut, confiée à des personnes satisfaisant à des conditions identiques.

Le paragraphe 2° de l'article 3-1 va même encore plus loin en ce sens puisque la francisation pourra être accordée également après agrément du Ministre de la Marine marchande et du Ministre des Finances lorsque le navire a été affrété coque-nue par un armateur français qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique et si la loi de l'Etat du pavillon permet en pareille hypothèse l'abandon du pavillon étranger.

L'article 2 abroge l'article 219-1 - B du Code des Douanes dont les dispositions perdent toute utilité compte tenu de l'article premier du projet de loi.

Enfin, *l'article 3* prévoit l'application du nouveau texte dans les Territoires d'Outre-Mer.

En conclusion votre Commission des Lois vous demande d'adopter sans modification le projet de loi ainsi amendé.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur.

Loi n° 67-5 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

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

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

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

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

Texte du projet de loi.

Article premier.

L'article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 3. — Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :

« 1° Soit appartenir pour moitié au moins à des Français qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile, dans les conditions précisées par décret, pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

« 2° Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège sur le territoire de la République française.

« Toutefois, ce siège peut être situé dans un Etat étranger lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire de l'Etat étranger et y avoir son siège social.

« En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être Français :

« a) Dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;

Propositions de la commission.

Article premier.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

2° Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège *social* sur le territoire de la République française.

Toutefois, le siège *social* peut être situé...

... et y avoir son siège social.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Texte en vigueur.

Texte du projet de loi.

Propositions de la commission.

« b) Dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;

Alinéa sans modification.

« c) Dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;

Alinéa sans modification.

« 3° Soit appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;

Alinéa sans modification.

« 4° Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

Alinéa sans modification.

« a) Ou pour moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article ;

Alinéa sans modification.

« b) Ou pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;

Alinéa sans modification.

« c) Ou pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article.

Alinéa sans modification.

« Art. 3-1. — Indépendamment des cas prévus à l'article 3 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du Ministre chargé de la Marine marchande et du Ministre de l'Economie et des Finances dans les deux cas ci-après :

Alinéa sans modification.

« 1° Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux 2°, 3°, 4° b ou 4° c de l'article 3 ci-dessus, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions, ne s'étendent pas à la

Alinéa sans modification.

Texte en vigueur.

Texte du projet de loi.

Propositions de la commission.

totalité mais à la moitié au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues aux 1° ou 2° de l'article 3 ci-dessus ;

« 2° Lorsque le navire a été affrété, coque-nue, par un armateur français qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et, si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger. »

Alinéa sans modification.

Code des douanes.

Art. 2.

Art. 2.

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

L'article 219-1-B du Code des douanes est abrogé et remplacé par les dispositions de la présente loi.

Conforme.

Art. 3.

Art. 3.

B. — Soit appartenir pour moitié au moins à des Français résidant dans le Territoire de la République française ou dans l'un des pays énumérés aux articles 119 bis-3 ci-dessus et 429-3 ci-après ou qui, s'ils résident dans un autre pays, sont associés dans une maison de commerce française faisant le commerce dans le Territoire de la République française, ou dans l'un des pays énumérés aux articles 119 bis-3 ci-dessus et 429-3 ci-après et peuvent prouver, par le certificat du Consul de France dans l'Etat où ils résident, qu'ils n'ont point prêté serment de fidélité à cet Etat et qu'ils y sont soumis à la juridiction consulaire française ;

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

Conforme.

Soit appartenir pour le tout à des sociétés dont le siège social est situé sur le Territoire de la République française ou dans les territoires visés aux articles 119 bis-3 et 429-3 du Code des douanes et qui répondent aux conditions suivantes :

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

Texte en vigueur.

membres du conseil de surveillance, les directeurs généraux et les commissaires aux comptes, doivent être français ;

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

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

Texte du projet de loi.

Propositions de la commission.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Rédiger comme suit les quatrième et cinquième alinéas de cet article :

« ... 2° Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française.

« Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat étranger lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire de l'Etat étranger et y avoir son siège social. »

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article premier.

L'article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 3. — Pour être francisé, le navire doit répondre aux conditions suivantes :

« 1° soit appartenir pour moitié au moins à des Français qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile, dans les conditions précisées par décret, pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

« 2° soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège sur le territoire de la République française.

« Toutefois, ce siège peut être situé dans un Etat étranger lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire de l'Etat étranger et y avoir son siège social.

« En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être Français :

« a) dans les sociétés anonymes : le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration, ou bien les membres du directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance, selon le cas ;

« b) dans les sociétés en commandite par actions : les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance ;

« c) dans les sociétés en commandite simple, les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif et les sociétés civiles : les gérants et les associés détenant au moins la moitié du capital social ;

« 3° soit appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;

« 4° soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

« a) ou pour moitié au moins, et quels que soient les titulaires de la propriété du reliquat, à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article ;

« b) ou pour le tout à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article ;

« c) ou pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété, à des Français remplissant les conditions prévues au 1° du présent article et à des sociétés remplissant les conditions prévues au 2° du présent article.

« Art. 3-1. — Indépendamment des cas prévus à l'article 3 ci-dessus, la francisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial du Ministre chargé de la Marine marchande et du Ministre de l'Economie et des Finances dans les deux cas ci-après :

« 1° Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues aux 2°, 3°, 4° b ou 4° c de l'article 3 ci-dessus, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence ou de siège social définies par lesdites dispositions, ne s'étendent pas à la totalité mais à la moitié au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues aux 1° ou 2° de l'article 3 ci-dessus ;

« 2° Lorsque le navire a été affrété, coque-nue, par un armateur français qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger. »

Art. 2.

L'article 219-1-B du Code des Douanes est abrogé et remplacé par les dispositions de la présente loi.

Art. 3.

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