

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Enregistré à la Présidence du Sénat le 20 août 1966.
Rattaché, pour ordre, au procès-verbal de la séance du 30 juin 1966.

PROJET DE LOI

portant statut des navires et autres bâtiments de mer,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. GEORGES POMPIDOU,
Premier Ministre,

PAR M. JEAN FOYER,
Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

PAR M. PIERRE BILLOTTE,
Ministre d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer,

PAR M. MICHEL DEBRÉ,
Ministre de l'Economie et des Finances,

PAR M. EDGARD PISANI,
Ministre de l'Équipement,

ET PAR M. ANDRÉ BETTENCOURT,
Secrétaire d'Etat aux Transports.

(Renvoyé à la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel,
du Règlement et d'Administration générale.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Après le projet intéressant l'affrètement et le transport maritime, déposé sous le n° 1496 le 23 juin 1965 sur le bureau de l'Assemblée Nationale, le présent projet de loi tend à définir le statut du navire. Son texte doit remplacer les articles 190 à 220 du Code de commerce et la loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime qui avait elle-même partiellement remanié la procédure de saisie des navires, telle que le Code l'avait organisée. Dans ce projet tout s'ordonne autour du navire : il y est considéré en lui-même, puis en tant qu'il est objet de propriété ou source de crédit pour l'armateur, enfin en tant qu'il peut être à l'origine de sa responsabilité. Cette matière se distribue en 8 chapitres. Avant d'en indiquer les innovations principales on notera que sur certains de ces points existent des Conventions internationales : les Conventions de Bruxelles de 1926 sur les privilèges et hypothèques, de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer, de 1957 sur la responsabilité des propriétaires de navires. D'une façon générale, le présent projet, sur ces matières, a tenu le plus grand compte de ces conventions. L'alignement de la législation interne sur la réglementation internationale est en effet propre à supprimer des causes inutiles d'hésitation et de litiges. Néanmoins, le souci de ne pas multiplier des difficultés n'a pas primé toute autre préoccupation. Sur plusieurs points le présent projet de loi écarte la règle internationale parce qu'elle heurterait un principe auquel notre droit est attaché, ou parce qu'elle heurte l'idée que nous nous faisons de la loi. Selon le génie juridique français, la loi énonce des préoccupations générales. Notre conception synthétique de la règle de droit est plus exigeante que l'idée pragmatique qui conduit aux énumérations des conventions d'inspiration anglo-saxonne. S'il peut paraître souhaitable de passer sur ces inconvénients en vue de faciliter les règlements internationaux, il n'a pas paru opportun de céder à la même tentation quand il s'agissait de déterminer la loi interne française.

Sur d'autres points, par contre, le droit français prend les devants sur ce qui sera sans doute le droit international de demain. C'est ainsi qu'il indique la voie à suivre dans les dispositions qu'il consacre à la publicité des chartes-parties. Ce texte ne règle d'ailleurs que les problèmes fondamentaux et laisse intactes les exigences formulées pour des raisons de technique par le Code des douanes, notamment en ses dispositions contentieuses.

Le chapitre I^{er}, relatif à l'individualisation des navires et à leur francisation reprend pour l'essentiel les dispositions actuellement éparses dans les textes de nos lois, en particulier de nos lois douanières.

La francisation n'est pas déclarée obligatoire. C'est la pratique actuelle. Il a paru préférable de continuer de vivre dans la liberté, la contrainte en pareille matière étant difficile à mettre en œuvre et risquant d'être décevante par ses effets indirects.

Le chapitre II concerne la construction des navires. Elle ne faisait jusqu'ici l'objet d'aucune réglementation de droit privé. Les dispositions sont inspirées par l'expérience. Les incertitudes de la preuve ont conduit à exiger un contrat écrit et à préciser que les modifications au contrat initial devraient être établies par écrit, à peine de nullité desdites modifications. Il n'y aura pas de surprise pour le client du chantier.

Des deux modes juridiques de construction que la doctrine sait distinguer, le projet ne concerne que la construction dite « à forfait » ou « à l'entreprise ». Sans qualifier le contrat, il tire les conséquences de l'analyse qui s'impose ; c'est une vente à livrer. D'où la règle relative au transfert de propriété qui, sauf convention contraire, se réalise avec la recette du navire après essais et la règle relative à la garantie des vices cachés par le constructeur ; le texte précise que cette garantie, due pour un an, à compter de la découverte du vice, existe même si le client a reçu le navire sans faire de réserves. C'est la transposition en cette matière, de la jurisprudence sur les vendeurs professionnels et les constructeurs qu'elle leur assimile. Les mêmes règles s'appliqueront à la réparation d'un navire dans les chantiers d'un constructeur.

Le chapitre III concerne la propriété des navires et reprend la règle de l'article 195 actuel du Code de commerce qu'il étend à tous actes constitutifs, translatifs ou extinctifs de droits réels sur un navire immatriculé. Il l'étend également aux affrètements à

temps ou en coque nue, ainsi qu'aux délégations de fret. Il est précisé que cette exigence d'un écrit est d'ordre solennel. Toutes ces dispositions doivent faciliter la publicité qui donnera aux tiers une vue exacte de l'état civil des navires.

Le chapitre IV sur la copropriété des navires est important. Ce mode d'exploitation des navires, malgré son ancienneté, est toujours vivace. Toute la flotte de pêche bretonne s'exploite sous ce régime. Diverses raisons ont conduit les armements à l'utiliser dans l'exploitation des cargos modernes. L'article 220 du Code de commerce ne suffisait pas à la solution des procès qu'a soulevée la copropriété de navire. Les litiges attestent que les conditions sociales de l'exploitation ont changé. Les parts de copropriété dans des navires n'appartiennent plus seulement à des marins ou à des familles de marins. Souvent des gens non avertis des choses de la mer se trouvent quirataires. L'expérience prouve que l'imprudence des gérants de copropriété peut les ruiner. Sans se transformer en texte d'assistance, la loi nouvelle doit protéger les quirataires de bonne foi qui n'ont pas participé à la gestion du navire. Il pouvait paraître alors souhaitable de déclarer qu'ils ne seraient tenus des dettes de la copropriété qu'à concurrence de leurs quirats, mais, trop brutale, cette solution risquait de priver les copropriétaires de navires de tout crédit. Une conciliation a été trouvée : nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants seront indéfiniment tenus des dettes de la copropriété ; les propriétaires non gérants le seront dans les mêmes termes, mais une convention contraire pourra les en dégager. Cette convention ne trompera pas les tiers, car elle ne leur sera opposable que si elle a été publiée.

Une autre innovation intéressante a consisté à transposer dans les termes de la copropriété des navires certaines des garanties que la loi ou la jurisprudence ont forgées pour la protection des minorités dans les assemblées d'associés. Des recours au tribunal ont été prévus de la part des associés, mécontents des décisions prises par l'ensemble des propriétaires ; en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal, à la demande de l'un des quirataires, pourra désigner un gérant provisoire ou même ordonner la licitation du navire.

Le chapitre V règle les *privilèges sur le navire*. La tâche était ici facilitée par la réforme antérieure des articles 191 et suivants du Code de commerce ; cette réforme avait été le fait de la loi du 19 février 1949 qui avait introduit à l'usage interne les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1926.

La loi nouvelle ne changera aucun des principes: énumération limitative des créances auxquelles il était permis de donner un privilège de premier rang, primauté donnée aux seuls créanciers privilégiés de premier rang sur les créanciers hypothécaires, subrogation de l'indemnité d'assurance au navire, réservée aux créanciers hypothécaires et refusée aux créanciers privilégiés.

La loi se bornera :

1° A expliciter plus clairement certaines de ces règles, notamment la dernière ;

2° A mettre plus d'ordre dans ces textes, à la faveur de la plus grande aisance que donne une refonte générale ;

3° A tenir compte de ce que la Convention de Bruxelles de 1924, en vigueur à l'époque de la Convention de 1926, a été remplacée, pour ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires, par une convention dont l'aménagement est absolument différent. Ainsi la règle inscrite aujourd'hui à l'article 193 *bis* du Code de commerce est un contre-sens dans un système de limitation de responsabilité inspiré de la Convention de 1957 alors qu'il s'harmonisait avec celui de la Convention de 1924. Ainsi encore la règle actuellement inscrite dans l'alinéa 5 de l'article 192 n'a plus de sens, car le fret n'est plus pris en considération par la Convention de 1957.

Le chapitre VI sur les hypothèques maritimes introduit peu de modifications à l'état de notre droit positif représenté par la loi du 10 juillet 1885. Cette loi, préparée avec beaucoup de soin, comme celle du 10 août 1874 qu'elle avait remplacée, répond aux besoins actuels ; ici encore en général une simple toilette s'imposait pour mettre les textes nouveaux en harmonie avec d'autres dispositions de notre loi maritime ou de notre droit général. C'est ainsi que les règles relatives à la subrogation ont été inspirées par la Convention de 1926, sur les privilèges.

L'innovation la plus intéressante, et dont l'application est d'ailleurs différée, concerne les sûretés dont un navire étranger peut se trouver grevé lors de son achat en vue de la francisation. Quand il s'agit d'hypothèque du type français, il n'y a d'autre difficulté que celle de protéger l'acquéreur contre les surprises et de rassurer le créancier qui a fait diligence. C'est la préoccupation courante de tout droit des sûretés réelles, et l'article 33 de la loi

de 1885 tentait d'y répondre. Mais il n'avait songé qu'aux hypothèques dans les termes qu'elle-même instituait. Le texte nouveau distinguera :

1° Les hypothèques constituées conformément à la loi française et consenties par l'acheteur avant la francisation du navire, seront valables et produiront leur effet ordinaire, à condition d'être inscrites sur le fichier d'inscription du futur port d'attache en douane ;

2° Pour les autres sûretés, par exemple, les mortgages anglais, constituées sur le navire avant sa francisation par son propriétaire de l'époque et conformément à la loi du pavillon du navire, le souci de faciliter les opérations internationales et de n'en pas faire une occasion de fraudes doit les faire valider. La loi nouvelle l'admet sous la condition qu'elles aient déjà mérité le respect dans leur pays d'origine, ayant été établies et publiées conformément aux lois qui les régissaient alors. Cette intégration est cependant différée : des décrets détermineront une à une les sûretés auxquelles s'appliquera cette disposition nouvelle.

Le chapitre VII est relatif à la responsabilité du propriétaire du navire et plus particulièrement à la limitation de cette responsabilité. Ses dispositions sont inspirées de la Convention de Bruxelles de 1957 quant au fond, non dans la forme. La Convention de Bruxelles a énuméré les dettes nées d'un accident causé par le navire et qui seules peuvent autoriser le propriétaire à limiter sa responsabilité ; il le fait, non par un abandon en nature à la manière de l'article 216 du Code de commerce, mais en constituant un fonds de limitation dont le montant est calculé d'après la capacité du navire.

Le texte proposé retient ce système, mais il ne procède pas, à la manière anglaise, par une énumération des créanciers à qui le propriétaire du navire peut opposer la constitution d'un fonds de limitation. Il a substitué à cette énonciation de cas, une formule synthétique en précisant que la limitation opérera pour les dommages causés à des cocontractants ou à des tiers, s'ils se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du bâtiment.

La matière des saisies, qui est de nature réglementaire, fera l'objet de dispositions du décret auquel la loi se borne à renvoyer.

Telles sont les dispositions essentielles de ce projet qui constitue la seconde étape de ce qui doit réaliser l'entière refonte du Livre II de notre Code de commerce.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer, du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de l'Equipement et du Secrétaire d'Etat aux Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

CHAPITRE I^{er}

Individualisation et francisation des navires.

Article premier.

Les éléments d'individualisation d'un navire sont :

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

Art. 2.

La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y attachent.

Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation.

Art. 3.

Pour être francisé, le navire doit soit appartenir pour moitié au moins à des Français, soit appartenir pour le tout à des sociétés dont le siège social est situé sur le territoire de la République

française ou dans les territoires visés aux articles 119 *bis*-3 et 429-3 du Code des douanes et qui répondent aux conditions suivantes :

a) Dans les sociétés anonymes le président du conseil d'administration, le directeur général adjoint, les commissaires aux comptes et la majorité des membres du conseil d'administration doivent être Français ;

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

c) Dans les sociétés à responsabilité limitée et les sociétés de personnes, les gérants doivent être Français et la moitié du capital doit appartenir à des Français.

Art. 4.

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

CHAPITRE II

Construction des navires.

Art. 5.

En cas de construction pour le compte d'un client le contrat doit être rédigé par écrit. Les modifications au contrat sont établies par écrit, à peine de nullité desdites modifications.

Art. 6.

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

Art. 7.

Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserves par le client.

Art. 8.

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an.

Art. 9.

L'entrepreneur dans les chantiers duquel a lieu la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles 7 et 8.

CHAPITRE III

Forme des actes relatifs à la propriété des navires.

Art. 10.

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire francisé doit, à peine de nullité, être fait par écrit.

Il en est de même des contrats d'affrètement à temps et des contrats d'affrètement coque-nue conclus et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un an ou dont la prorogation peut aboutir à une pareille durée.

L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire. Ces mentions sont fixées par arrêtés ministériels.

CHAPITRE IV

Exploitation des navires en copropriété.

Art. 11.

Les décisions relatives à l'exploitation du navire en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, sauf ce qui sera dit à l'article 25.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Art. 12.

Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice, de la part des membres de la minorité.

L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire aux intérêts de la bonne exploitation du navire.

Art. 13.

Lorsqu'aucune majorité ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

Art. 14.

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

Art. 15.

Faute de publicité réglementaire portant sur l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

Art. 16.

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

Art. 17.

Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.

Art. 18.

Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Art. 19.

Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant.

Art. 20.

Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Il en est de même, mais sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants.

Les conventions contraires visées à l'alinéa précédent ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité réglementaire.

Art. 21.

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

Art. 22.

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part, mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation.

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la francisation du navire, n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Art. 23.

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord le prix en est fixé par le tribunal.

Art. 24.

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

Art. 25.

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

Art. 26.

Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

Art. 27.

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

Art. 28.

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

Art. 29.

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

Art. 30.

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

CHAPITRE V.

Privilèges sur les navires.

Art. 31.

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;

2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

3° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;

4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

6° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Art. 32.

Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

Art. 33.

Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les hypothèques quel que soit le rang d'inscription de celles-ci.

Art. 34.

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 31 sont :

1° Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;

2° Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3° Les rémunérations dues au propriétaire, pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Art. 35.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'Etat ou des collectivités publiques.

Art. 36.

Par dérogation à l'article 31, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. 37.

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 31.

Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux numéros 4° et 6° de l'article 31 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même évènement sont réputées nées en même temps.

Art. 38.

Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

Art. 39.

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

Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures visées au 6° dudit article ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six mois.

Art. 40.

Les privilèges seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

1° Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté ;

2° Par la vente du navire en justice ;

3° En cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert.

Art. 41.

Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Art. 42.

Les dispositions des articles 31 à 41 s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affrèteur principal sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

CHAPITRE VI

Hypothèques maritimes.

Art. 43.

Les bâtiments de mer francisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.

L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.

Art. 44.

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

Art. 45.

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

Art. 46.

L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise du bâtiment s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machine, agrès et apparaux.

Elle ne s'étend pas au fret.

Art. 47.

Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont subrogées au bâtiment et à ses accessoires :

a) Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le bâtiment ;

b) Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment ;

c) Les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du bâtiment hypothéqué ;

d) Les indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

Art. 48.

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

Art. 49.

Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la francisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en France.

Art. 50.

Les sûretés conventionnelles, constituées avant la francisation sur un bâtiment, sont valables et produisent effet à condition :

1° D'avoir été publiées, conformément à la loi du pavillon du bâtiment ou, à défaut, du lieu de construction du bâtiment ;

2° D'avoir été portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert du bâtiment ;

3° D'avoir fait l'objet de la publicité réglementaire lors de la francisation.

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

Art. 51.

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

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de l'inscription.

Art. 52.

La publicité réglementaire conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date ; l'effet de la publicité cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

La publicité garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

Art. 53.

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

Art. 54.

Les inscriptions sont radiées soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

Art. 55.

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou portion de bâtiment, le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Si l'hypothèque ne grève qu'une portion du bâtiment, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du bâtiment se trouve hypothéquée, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Art. 56.

Dans tous les cas de copropriété, par dérogation à l'article 883 du Code civil, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une portion du bâtiment continuent de subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du bâtiment sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

Art. 57.

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

CHAPITRE VII

Responsabilité du propriétaire de navire.

Art. 58.

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

Art. 59.

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

Art. 60.

La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

1° Aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;

- 2° Aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;
- 3° Aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ;
- 4° En cas de contravention de grande voirie.

Art. 61.

Sous réserve des dispositions de l'article 60, le propriétaire du navire n'est pas responsable au-delà des limites établies par la Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Art. 62.

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 61, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

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

Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Art. 63.

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

Art. 64.

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

Art. 65.

Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 58, 59 et 61, il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

Art. 66.

Pour l'application de l'article 61, on tiendra compte du tonnage au sens des 5° et 7° de l'article 3 de la Convention internationale précitée.

Art. 67.

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité en vertu des dispositions précédentes, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant en prouvant qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Le juge tient compte, pour l'application de l'alinéa précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de la République française, mais encore soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

Art. 68.

Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondante aux limites de sa responsabilité, cette garantie sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

Art. 69.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière qu'au propriétaire lui-même.

Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

Si le propriétaire du navire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur-gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, la disposition de l'alinéa précédent ne s'applique qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

CHAPITRE VIII

Saisie des navires.

Art. 70.

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

Art. 71.

En cas de saisie, l'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

Dispositions générales.

Art. 72.

Sont abrogés les articles 190 à 220 du Code de commerce, les articles 216, 217, 218, 221 et 237 à 254 du Code des douanes, la loi du 10 juillet 1885 qui modifie celle du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art. 73.

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

Art. 74.

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

Fait à Paris, le 20 août 1966.

Signé : GEORGES POMPIDOU.

Par le Premier Ministre,

Le Ministre d'Etat chargé des Départements
et Territoires d'Outre-Mer,

Signé : Pierre BILLOTTE.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

Signé : Jean FOYER.

Le Ministre de l'Economie et des Finances,

Signé : Michel DEBRÉ.

Le Ministre de l'Equipement,

Signé : Edgard PISANI.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports,

Signé : André BETTENCOURT.