

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1973-1974

---

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 22 janvier 1974.  
Enregistré à la présidence du Sénat le 9 février 1974.

## 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,*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. PIERRE MESSMER,  
Premier Ministre,

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

PAR M. VALÉRY GISCARD D'ESTAING,  
Ministre de l'Economie et des Finances,

PAR M. YVES GUÉNA,  
Ministre des Transports,

ET PAR M. BERNARD STASI,  
Ministre des Départements et Territoires d'Outre-Mer.

---

(Renvoyé à la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.)

## EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le navire, bien qu'il soit un bien mobilier, est soumis à un statut juridique particulier. Il est doté d'un véritable état civil et pourvu d'une nationalité constatée par le port d'un pavillon et résultant d'une opération administrative appelée en France : francisation.

La francisation confère aux navires des avantages importants, puisqu'elle les place sous la protection des autorités françaises, leur permet de bénéficier des aides sur les fonds publics et des privilèges de pêche côtière, de cabotage, de transport de certaines marchandises. Elle ne peut pour ces motifs être obtenue que dans des conditions strictes s'appliquant à la fois au navire et à son propriétaire et sous le contrôle de l'administration des douanes.

Les conditions requises pour obtenir la francisation d'un navire sont énumérées par l'article 3 de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer et par certaines dispositions du Code des Douanes.

Le présent texte n'a pas pour objet une remise en cause fondamentale de cette réglementation. Son but est triple.

Il vise, d'abord, à unifier dans le cadre de l'article 3 de la loi du 3 janvier 1967 les solutions qui se trouvent à l'heure actuelle dans des textes épars. L'article 3 a ainsi été complété par les dispositions de l'article 219-1-B du Code des Douanes qui fixe les conditions permettant la francisation d'un navire lorsqu'il est la propriété d'une ou de plusieurs personnes physiques.

Le projet tient compte, en second lieu, des réformes intervenues dans le domaine du droit commercial.

Il s'agit, d'une part, de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales. Le navire est souvent la propriété d'une société anonyme, or la loi de 1966 a créé un type nouveau de

société anonyme à directoire et conseil de surveillance qu'il est nécessaire de viser dans le texte sur la francisation à côté du type classique de société anonyme à conseil d'administration.

Il s'agit, d'autre part, de prendre en considération l'opération de financement par crédit-bail introduite en France par la loi du 2 juillet 1966. Ce système qui présente un grand intérêt, permet à une société de financement d'acheter un matériel désigné par son client pour le donner en location à celui-ci pendant une période plus ou moins longue en général proche de celle de l'amortissement fiscal. Le client n'est pas propriétaire du bien et il ne pourrait en l'état actuel des textes faire franciser le navire mais il en a la disposition et il lui sera possible, s'il le désire, à la fin de la période de l'acquérir. Dans ces conditions, il paraissait normal de traiter celui qui possède et exploite le navire comme son propriétaire au regard de la francisation. Il faut ajouter qu'un grand intérêt pratique et économique s'attache à cette solution à une époque où le coût des navires est de plus en plus important et les problèmes de financement difficiles.

Enfin, le texte a pour objet d'assouplir la réglementation concernant la francisation. Il est, en effet, apparu souhaitable de permettre, dans certains cas, la francisation des navires qui ne répondent pas à toutes les conditions requises. En pareil cas, et si le navire est géré par des Français et appartient pour un minimum à des Français, une dérogation peut être accordée par arrêté conjoint du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre des Transports.

## PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

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

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.

### 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.

Fait à Paris, le 8 février 1974.

*Signé* : PIERRE MESSMER.

Par le Premier Ministre :

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

*Signé* : JEAN TAITTINGER.

Le Ministre de l'Economie et des Finances,

*Signé* : VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Le Ministre des Transports,

*Signé* : YVES GUÉNA.

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

*Signé* : BERNARD STASI.