

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 mai 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 PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif à l'armement et aux ventes maritimes.*

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui vous est soumis constitue l'avant-dernière étape de la réforme du droit maritime commencée il y a presque deux ans. Quatre lois ont déjà été votées réglementant successivement les contrats d'affrètement et de transport maritime, le statut

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Marcel Champeix, Etienne Dailly, Marcel Prélot, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Jean Sauvage, Modeste Zussy, secrétaires ; Octave Bajeux, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Robert Chevalier, Louis Courroy, Jean Deguise, Emile Dubois, Fernand Esseul, Paul Favre, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclocque, Léon Jozeau-Marigné, Pierre de La Gontrie, Edouard Le Bellegou, Pierre Mailhe, Pierre Marcilhacy, Paul Massa, Marcel Molle, Lucien De Montigny, Louis Namy, Jean Nayrou, Pierre Prost, Camille Vallin, Fernand Verdeille, Joseph Voyant.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée Nationale** (3<sup>e</sup> législ.) : 655, 727 et in-8° 132.

**Sénat** : 136 (1967-1968).

des navires, les assurances maritimes, les événements de mer. Une dernière loi sur la navigation de plaisance complétera cette mise en ordre législative.

Le présent projet de loi traite de deux questions qui n'ont pas trouvé leur place dans les quatre projets antérieurs. Il s'agit de l'armement et des ventes maritimes. Mais si le titre I<sup>er</sup>, qui concerne l'armement, comprend des dispositions impératives, le second, consacré aux ventes maritimes et au crédit documentaire, n'a qu'une portée supplétive, à l'exception de deux articles.

Le nouveau texte ne comporte aucune 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.

Il comprend trois catégories de dispositions :

— Tout d'abord, il donne un certain nombre de définitions qui ne figuraient jusqu'alors dans aucune législation. Le chapitre I<sup>er</sup> contient une définition de l'armateur. Le chapitre III définit les différentes catégories de consignataires, auxiliaires de l'armement dont le rôle est essentiel. Il s'agit, d'une part, des consignataires du navire qui ont pour tâche d'effectuer à la place du capitaine toutes les opérations qui échoient à celui-ci au cours d'une escale, afin d'alléger sa tâche et d'abrèger la durée de cette escale. Il s'agit, d'autre part, des consignataires de la cargaison qui prennent livraison de la cargaison pour le compte des ayants droit à la marchandise afin de hâter le moment où les armateurs ne sont plus responsables des marchandises transportées. Enfin, le titre II définit en trois chapitres trois types de ventes maritimes : la vente au départ, la vente à l'arrivée, la vente C. A. F. (coût, assurance, frêt) :

— Le projet de loi opère ensuite une refonte du titre IV du livre deuxième du Code de commerce consacré aux obligations du capitaine. Ainsi disparaît de ce Code le dernier titre consacré au commerce maritime, les autres ayant déjà été supprimés par les lois précédentes. Seuls subsisteront quelques articles isolés, tel l'article 80 du Code sur le privilège des courtiers interprètes et conducteurs de navire dont on aura l'occasion de reparler dans l'analyse des articles. Ainsi que l'indique l'exposé des motifs du projet de loi, toutes les règles concernant la discipline du navire et les devoirs personnels du capitaine se trouvent rassemblés dans le Code pénal et disciplinaire de la marine marchande. D'un autre côté, certaines

dispositions figurant dans le Code de commerce ne sont pas reprises car elles appartiennent au domaine du règlement et seront incorporées dans le décret d'application. Enfin, d'autres dispositions disparaissent complètement car elles ne correspondent plus aux conditions modernes du commerce maritime. On s'explique que le nouveau chapitre consacré au capitaine, défini comme le premier des préposés maritimes de l'armateur, ne comporte que quelques règles essentielles.

— Le projet de loi pose enfin des règles écrites dans des domaines qui jusqu'alors étaient entièrement laissés aux conventions particulières. Il en va ainsi pour les rapports existant entre l'armateur, d'une part, ses préposés et les différents auxiliaires de l'armement d'autre part et, en particulier, le régime de responsabilité qui leur est applicable. Ainsi se trouve fixé dans la loi le régime des opérations de pilotage et de remorquage. Le remorquage n'avait jusqu'alors fait l'objet d'aucun texte législatif en droit positif français ; mais de la pratique se sont dégagées des règles que le projet de loi confirme tout en laissant, par son caractère supplétif, jouer librement les conventions particulières. Les dispositions nouvelles ont l'avantage de permettre une présentation d'ensemble qui n'existait pas jusqu'à présent des différents auxiliaires de l'armement que sont les consignataires de navires, les consignataires de la cargaison, les pilotes et les remorqueurs.

Dans le titre II sont précisées les bases juridiques des différentes ventes maritimes ; ces bases sont tirées à la fois de la jurisprudence de la Cour de Cassation et des pratiques établies par la Chambre de commerce internationale. Mais là aussi leur caractère supplétif introduit un élément de souplesse indispensable dans un domaine où la pratique est fondée sur des traditions très puissantes.

Votre Commission a approuvé l'ensemble des dispositions du projet de loi, qui constituent le complément indispensable des textes antérieurement votés. Elle ne vous propose que quelques amendements qui lui paraissent améliorer la rédaction de certains articles.

## EXAMEN DES ARTICLES

Texte présenté  
par le Gouvernement.

Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.

Propositions  
de la commission.

Texte du projet de loi.

TITRE PREMIER

TITRE PREMIER

TITRE PREMIER

DE L'ARMEMENT

DE L'ARMEMENT

DE L'ARMEMENT

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE PREMIER

**Armateurs.**

**Armateurs.**

**Armateurs.**

Article premier.

Article premier.

Article premier.

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

Conforme.

*Supprimé.*

Art. 2.

Art. 2.

Art. 2.

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

Conforme.

Conforme.

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

En cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur *s'il arme le navire* et si le contrat d'affrètement a été régulièrement publié.

*Observations.* — Les deux premiers articles qui forment le chapitre intitulé « Armateurs » se proposent de donner une définition à l'armateur.

L'article premier énonce un critère général de détermination de l'armateur : celui de l'exploitation. Mais l'article 2 opère, par voie de présomption, une détermination de l'armateur sur de toutes autres bases. Le propriétaire est « présumé » être l'armateur. Toutefois, en cas d'affrètement, et à condition que le contrat le prévoie et soit régulièrement publié, c'est l'affréteur qui devient armateur.

Il a semblé à votre rapporteur et à votre commission que cette détermination de l'armateur, conforme d'ailleurs au droit positif actuel, rend le critère de l'exploitation posé à l'article premier inutile et même inopportun puisqu'en fait il n'est pas pris en considération. C'est seulement en cas de contrat d'affrètement que la détermination de l'armateur peut être faite à l'aide de cette notion. Encore, celle-ci n'est-elle pas très précise. M. Rodières, dans son manuel de droit maritime (1) n'indique-t-il pas que la portée de ce terme est différente suivant qu'on le prend dans son sens large ou dans son sens étroit ? L'armateur d'un bateau est celui qui *arme* ce bateau. L'armement, si l'on se réfère à l'ouvrage déjà cité plus haut, c'est « ... l'opération qui consiste à équiper un navire... C'est ensuite l'ensemble des opérations qui constituent l'exploitation du navire ; armer un navire, c'est alors l'exploiter et l'armateur en est l'exploitant ».

Le verbe « armer » est donc plus précis que le verbe « exploiter ».

Telles sont les raisons pour lesquelles votre commission vous propose une nouvelle rédaction du chapitre I<sup>er</sup> qui lui paraît plus logique et répond d'une façon plus précise à la pratique maritime actuelle.

| Texte présenté<br>par le Gouvernement.   | Texte adopté<br>par l'Assemblée Nationale.        | Propositions<br>de la commission.                 |
|--|---|---|
| CHAPITRE II  | CHAPITRE II                                       | CHAPITRE II                                       |
| Personnel d'exploitation.  | Personnel d'exploitation.                         | Personnel d'exploitation.                         |
| Section 1. — <i>Des agents<br/>de l'armateur.</i>  | Section 1. — <i>Des agents<br/>de l'armateur.</i> | Section 1. — <i>Des agents<br/>de l'armateur.</i> |
| Art. 3.  | Art. 3.   | Art. 3.   |
| 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. | Conforme.   | Conforme.   |

(1) Précis Dalloz, 2<sup>e</sup> édition (p. 184).

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

**Propositions  
de la commission.**

Section 2. — *Du capitaine.*

Section 2. — *Du capitaine.*

Section 2. — *Du capitaine.*

Art. 4.

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. 4.  
Conforme.

Art. 4.  
Conforme.

Art. 5.

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

Art. 5.  
Conforme.

Art. 5.  
Conforme.

Art. 6.

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. 6.  
Conforme.

Art. 6.  
Conforme.

Art. 7.

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 compétent ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

Art. 7.  
Conforme.

Art. 7.  
Conforme.

Art. 8.

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. 8.  
Conforme.

Art. 8.  
Conforme.

Art. 9.

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.  
Conforme.

Art. 9.  
Conforme.

| Texte présenté<br>par le Gouvernement.   | Texte adopté<br>par l'Assemblée Nationale.   | Propositions<br>de la commission.   |
|--|--|---|
| CHAPITRE III   | CHAPITRE III   | CHAPITRE III  |
| Des auxiliaires de l'armement.   | Des auxiliaires de l'armement.   | Des auxiliaires de l'armement.  |
| Section 1. — <i>Des consignataires.</i>  | Section 1. — <i>Des consignataires.</i>  | Section 1. — <i>Des consignataires.</i>   |
| § 1. — Des consignataires de navires.  | § 1. — Des consignataires de navires.  | § 1. — Des consignataires de navires.   |
| 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. | 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 <i>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.</i> | Le consignataire du navire agit comme mandataire de l'armateur. Il effectue...<br><br>... pas par lui-même. |

*Observations.* — La section I du chapitre III du projet est consacrée aux consignataires. Si elle est tout à fait nouvelle, elle ne fait que confirmer les règles appliquées dans le droit positif. L'article 10 définit le consignataire du navire et son rôle, né du souci d'assurer une rotation plus rapide des navires en réduisant au minimum la durée des escales.

Lors de l'examen du projet de loi en première lecture, l'Assemblée Nationale a apporté un amendement sur proposition de notre collègue député M. Cazenave ; cet amendement a pour objet de préciser que les dispositions de l'article 80 du Code de commerce relatives au monopole des courtiers interprètes et conducteurs de navires conservent leur valeur. Cet article 80 est ainsi conçu :

« Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements ; ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire ; enfin, de constater le cours du fret ou du nolis.

« Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchement à tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer. »

Cette adjonction présente un grave inconvénient. La jurisprudence sur l'article 80 du Code de commerce a toujours admis que le privilège des courtiers interprètes ne jouait pas à l'égard du capitaine, du commis succursaliste et du consignataire de navires. Il est de pratique constante, par exemple, que ces personnes peuvent faire la conduite en douane sans porter atteinte au privilège du courtier interprète. Le texte adopté par l'Assemblée Nationale, loin de confirmer le droit actuel, pourrait aboutir à dessaisir de toute compétence les consignataires de navires au profit des courtiers interprètes dans les ports où ceux-ci sont établis. Outre le grave préjudice que cette disposition, si elle était définitivement adoptée, porterait aux consignataires de navires, les courtiers interprètes se verraient attribuer des fonctions qui sortent totalement du rôle pour lequel ils disposent de leur privilège.

Au surplus, il est inutile de sembler confirmer l'article 80 du Code de commerce. Il va de soi que le privilège des courtiers interprètes est laissé intact par le présent projet de loi.

A l'Assemblée Nationale, le Garde des Sceaux avait du reste déclaré lui-même, reprenant les termes du rapport présenté par notre collègue député M. Le Sénéchal, que « l'institutionnalisation des consignataires de navires a inquiété les courtiers interprètes et conducteurs de navires qui bénéficient d'un monopole légal dans les ports où ils exercent leur activité. Ces craintes ne sont pas justifiées car le projet de loi n'abroge ni directement ni implicitement l'article 80 du Code de commerce ».

Votre commission vous propose, en conséquence, de revenir pour cet article à la rédaction initiale, sous réserve de la suppression du qualificatif « salarié », car il lui paraît inutile de préciser dans un texte aussi général que le présent projet de loi que le consignataire est un mandataire salarié de l'armateur. Certes, le fait que le consignataire soit rétribué par l'armateur est important du point de vue de sa responsabilité. L'article 1992 du Code civil précise que « le mandataire » répond non seulement du dol mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion. Néanmoins, la responsabilité relative aux fautes est appliquée moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire. Mais il est inconcevable que le consignataire travaille pour l'armateur gratuitement.

Votre commission vous propose donc de ne préciser que la qualité de mandataire du consignataire.



| Texte présenté<br>par le Gouvernement.   | Texte adopté<br>par l'Assemblée Nationale.                                  | Propositions<br>de la commission.   |
|--|---|---|
| Art. 11.<br><br>Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'ils 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.<br><br>§ 2. — Des consignataires de la cargaison. | Art. 11.<br><br>Conforme.<br><br>§ 2. — Des consignataires de la cargaison. | Art. 11.<br><br>Conforme.<br><br>§ 2. — Des consignataires de la cargaison.   |
| Art. 12.<br><br>Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire <i>salarié</i> des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paye le fret quand il est dû.  | Art. 12.<br><br>Conforme.   | Art. 12.<br><br>Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants droit à la marchandise. (Le reste sans changement.) |

*Observations.* — Cet article définit le rôle du consignataire de la cargaison. Votre commission vous propose comme à l'article 10 de supprimer le terme « salarié » pour les mêmes raisons.

| Texte présenté<br>par le Gouvernement.  | Texte adopté<br>par l'Assemblée Nationale.  | Propositions<br>de la commission.                              |
|---|---|--|
| Art. 13.<br><br>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. | Art. 13.<br><br>Conforme.<br><br>§ 3. — Dispositions communes.                              | Art. 13.<br><br>Conforme.<br><br>§ 3. — Dispositions communes. |
| Art. 14.<br><br>Toutes actions contre le consignataire de la cargaison sont prescrites pour un an.  | Art. 14.<br><br>Toutes actions contre les <i>consignataires</i> sont prescrites pour un an. | Art. 14.<br><br>Conforme.                                      |

*Observations.* — Cet article fixe le régime de prescription applicable aux actions nées de l'activité du consignataire. Le texte initial de l'article 14 ne fixait ce régime que pour les consignataires

de la cargaison, sans préciser s'il en allait de même pour les consignataires de la cargaison. L'Assemblée Nationale a fort opportunément étendu à tous les consignataires la prescription prévue par l'article 14.

| Texte présenté<br>par le Gouvernement.   | Texte adopté<br>par l'Assemblée Nationale. | Propositions<br>de la commission.                 |
|--|--|---|
| § 3. — Dispositions communes.  |  |   |
| Art. 15.   | Art. 15.                                   | Art. 15.  |
| En matière internationale les contrats et les actes des consignataires sont régis par la loi du port où opèrent ces derniers.  | Conforme.                                  | Conforme.   |
| Section 2. — <i>Des pilotes.</i>   | Section 2. — <i>Des pilotes.</i>           | Section 2. — <i>Des pilotes.</i>                  |
| Art. 16.   | Art. 16.                                   | Art. 16.  |
| Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.  | Conforme.                                  | Conforme.   |
| 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.   | Art. 17.                                   | Art. 17.  |
| 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. | Conforme.                                  | Au cours des mêmes opérations...                  |
| 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 <i>lourde</i> du pilote.   |  | ... à moins qu'il n'établisse la faute 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.                    |  | Conforme.   |

*Observations.* — Cet article fixe les règles de responsabilité en cas d'accidents ou d'avaries au cours d'une opération de pilotage. En principe, c'est l'armateur du navire piloté qui supporte la charge de la responsabilité. Deux régimes différents sont cependant prévus. En cas d'accidents de personne survenus soit au pilote, soit à l'équipage du bateau-pilote, l'armateur peut se libérer de sa responsabilité s'il prouve la faute simple du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote. Par contre, en cas d'avaries causées au bateau-pilote, l'armateur ne peut se libérer de sa responsabilité que s'il arrive à prouver la faute lourde du pilote.

A l'examen, il a semblé à votre commission qu'une telle distinction ne se justifie pas. Tout d'abord, il est souhaitable que les différents cas de mise en jeu de la responsabilité de l'armateur obéissent à des règles semblables. D'un autre côté, la faute lourde est très difficile à prouver et une situation paradoxale risque de se créer : l'armateur sera plus lourdement pénalisé en cas de simples dégâts matériels qu'en cas d'accidents de personnes.

Pour ces raisons, votre commission vous demande d'unifier les trois régimes de responsabilité prévus dans cet article.

| Texte présenté<br>par le Gouvernement.   | Texte adopté<br>par l'Assemblée Nationale. | Propositions<br>de la commission. |
|--|--|-----------------------------------|
| Art. 18.   | Art. 18.                                   | Art. 18.                          |
| Tout pilote doit fournir un cautionnement.   | Conforme.                                  | Conforme.                         |
| Art. 19.   | Art. 19.                                   | Art. 19.                          |
| 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. | Conforme.                                  | Conforme.                         |
| Art. 20.   | Art. 20.                                   | Art. 20.                          |
| 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.  | Conforme.                                  | Conforme.                         |

| <b>Texte présenté<br/>par le Gouvernement.</b>  | <b>Texte adopté<br/>par l'Assemblée Nationale.</b> | <b>Propositions<br/>de la commission.</b>   |
|---|--|---|
| <p>Le cautionnement est affecté par second privilège au remboursement des fonds qui auraient été prêtés pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement.</p>   | <p>Art. 21.<br/>Conforme.</p>                      | <p>Art. 21.<br/>Conforme.</p>   |
| <p>Art. 21.<br/>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.</p> | <p>Art. 22.<br/>Conforme.</p>                      | <p>Art. 22.<br/>Conforme.</p>   |
| <p>Art. 22.<br/>Les modalités d'application des articles 18 à 21 seront fixées par décret.</p>  | <p>Art. 23.<br/>Conforme.</p>                      | <p>Art. 23.<br/>Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites <i>un an</i> après l'achèvement des opérations de pilotage.</p> |

*Observations.* — Cet article fixe, comme le faisait l'article 14 pour les consignataires, le délai de prescription applicable aux actions nées des activités de pilotage. Le délai prévu est de deux ans. Votre commission comprend mal pourquoi ce délai n'a pas été aligné sur celui destiné aux consignataires. Elle pense qu'il est préférable d'harmoniser les délais de prescription et par conséquent de réduire à un an la prescription de deux ans prévue au présent article.

| <b>Texte présenté<br/>par le Gouvernement.</b>   | <b>Texte adopté<br/>par l'Assemblée Nationale.</b>       | <b>Propositions<br/>de la commission.</b>                |
|--|--|--|
| <p>Section 3. — <i>Des opérations de remorquage.</i></p>   | <p>Section 3. — <i>Des opérations de remorquage.</i></p> | <p>Section 3. — <i>Des opérations de remorquage.</i></p> |
| <p>Art. 24.<br/>Les opérations de remorquage portuaires s'effectuent sous la direction du navire remorqué.</p> | <p>Art. 24.<br/>Conforme.</p>                            | <p>Art. 24.<br/>Conforme.</p>                            |

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

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.

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.

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

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.

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

Art. 25.

Conforme.

Art. 26.

Conforme.

Art. 27.

Conforme.

Art. 27 bis (nouveau).

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

**Propositions  
de la commission.**

Art. 25.

Conforme.

Art. 26.

Conforme.

Art. 27.

Conforme.

Art. 27 bis (nouveau).

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

*Observations.* — Cet article résulte d'une adjonction faite par l'Assemblée Nationale sur proposition du rapporteur, M. Le Sénéchal, car initialement aucune disposition particulière n'était prévue quant à la durée du délai de prescription des actions nées à l'occasion du remorquage. Cet amendement a paru très judicieux à votre commission. La modification qu'elle vous propose a simplement pour objet de mettre cet article en harmonie avec la décision intervenue à l'article 23.

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

**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.

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

**TITRE II**

**DES VENTES MARITIMES**

**Art. 28.**

Conforme.

**Propositions  
de la commission.**

**TITRE II**

**DES VENTES MARITIMES**

**Art. 28.**

Conforme.

*Observations.* — Le titre II du projet de loi concerne les ventes et le crédit sur marchandises embarquées. Ces dispositions législatives sont nouvelles mais il est à noter, d'une part, qu'elles se bornent à confirmer les solutions généralement pratiquées; d'autre part, qu'à l'exception de deux articles qui sont d'ordre public, tous les autres n'ont de valeur juridique qu'à titre supplétif; les contrats particuliers peuvent donc y déroger.

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

**CHAPITRE PREMIER**

**Vente au départ.**

**Art. 29.**

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.**

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

**Art. 31.**

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

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

**CHAPITRE PREMIER**

**Vente au départ.**

**Art. 29.**

Conforme.

**Art. 30.**

Conforme.

**Art. 31.**

Conforme.

**Propositions  
de la commission.**

**CHAPITRE PREMIER**

**Vente au départ.**

**Art. 29.**

Conforme.

**Art. 30.**

Conforme.

**Art. 31.**

Conforme.

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

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

**Art. 32.**

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

**CHAPITRE II**

**Vente à l'arrivée.**

**Art. 33.**

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

**Art. 34.**

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.**

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, expédier à l'acheteur la même quantité de choses vendues aux conditions du contrat.

**CHAPITRE III**

**Vente C. A. F.**

**Art. 36.**

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.

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

**Art. 32.**

Conforme.

**CHAPITRE II**

**Vente à l'arrivée.**

**Art. 33.**

Conforme.

**Art. 34.**

Conforme.

**Art. 35.**

Conforme.

**CHAPITRE III**

**Vente C. A. F.**

**Art. 36.**

Conforme.

**Propositions  
de la commission.**

**Art. 32.**

Conforme.

**CHAPITRE II**

**Vente à l'arrivée.**

**Art. 33.**

Conforme.

**Art. 34.**

Conforme.

**Art. 35.**

Conforme.

**CHAPITRE III**

**Vente C. A. F.**

**Art. 36.**

Conforme.

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

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

**Art. 37.**

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.

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

**Art. 37.**

Conforme.

**Propositions  
de la commission.**

**Art. 37.**

L'acheteur est débiteur d'une somme globale comprenant le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret. Les risques du transport sont à sa charge jusqu'à destination.

*Observations.* — Cet article indique les conditions dans lesquelles l'acheteur effectue le paiement de la marchandise transportée dans le cas de vente C. A. F. Ce paiement doit comprendre le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret. Il a paru utile à la commission de préciser que ce paiement était fait sous la forme d'une somme globale comprenant ces trois éléments. C'est dire que l'amendement proposé a simplement pour objet d'exprimer sous une forme plus claire et plus pratique le contenu de l'article 37.

**Texte présenté  
par le Gouvernement.**

**Art. 38.**

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 C. A. F.

**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 correspondrait pas, lors de sa prise en charge par le transporteur, aux indications du connaissement.

**Texte adopté  
par l'Assemblée Nationale.**

**Art. 38.**

Conforme.

**Art. 39.**

Conforme.

**Propositions  
de la commission.**

**Art. 38.**

Conforme.

**Art. 39.**

Conforme.



| Texte présenté<br>par le Gouvernement.   | Texte adopté<br>par l'Assemblée Nationale.   | Propositions<br>de la commission. |
|--|--|-----------------------------------|
| <b>Dispositions générales.</b>   | <b>Dispositions générales.</b>   | <b>Dispositions générales.</b>    |
| Art. 40.   | Art. 40.   | Art. 40.                          |
| 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. | Conforme.  | Conforme.                         |
| Art. 41.   | Art. 41.   | Art. 41.                          |
| La présente loi prendra effet trois mois après la publication au <i>Journal officiel</i> de la République française du décret relatif à l'armement et aux ventes maritimes.  | Conforme.  | Conforme.                         |
| Art. 42.   | Art. 42.   | Art. 42.                          |
| La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.  | La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer, <i>sous réserve des compétences dévolues par les statuts particuliers du Territoire français des Afars et des Issas et du Territoire français des Comores.</i> | Conforme.                         |

*Observations.* — Tel qu'il se présentait sous sa forme initiale, l'article 42 se bornait à rendre le projet de loi applicable aux Territoires d'Outre-Mer. Au nom de la Commission des Lois, M. Le Sénchal a fait valoir qu'un problème se posait pour deux territoires ayant acquis récemment un statut spécial : celui des Comores et celui des Afars et des Issas, qui bénéficient d'une autonomie particulièrement poussée. Un amendement réservant les compétences dévolues aux autorités de ces territoires a été adopté, que votre commission ne peut qu'approuver.

\*  
\* \*

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

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

**Amendement :** supprimer cet article.

Art. 2.

**Amendement :** rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

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

Art. 10.

**Amendement :** rédiger comme suit cet article :

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 que le capitaine n'accomplit pas par lui-même.

Art. 12.

**Amendement :** dans cet article, après le mot :

... mandataire...

supprimer le mot :

... salarié...

Art. 17.

**Amendement :** dans le deuxième alinéa de cet article, rédiger comme suit la fin de la phrase :

... à moins qu'il n'établisse la faute du pilote.

Art. 23.

**Amendement :** dans cet article, remplacer les mots :

... deux ans...

par les mots :

... un an...

Art. 27 *bis* (nouveau).

**Amendement :** dans cet article, remplacer les mots :

... deux ans...

par les mots :

... un an...

Art. 37.

**Amendement :** rédiger comme suit cet article :

L'acheteur est débiteur d'une somme globale comprenant le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret. Les risques du transport sont à sa charge jusqu'à destination.

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

### 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.

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

En cas d'affrètement, l'affréteur 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.

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.

SECTION 2. — DU CAPITAINE

Art. 4.

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'affréteur.

Art. 5.

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

Art. 6.

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.

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 compétent ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

Art. 8.

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.

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.

### 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 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.

###### Art. 11.

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.

###### § 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.

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.

Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par un an.

Art. 15.

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.

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.

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.

Tout pilote doit fournir un cautionnement.

Art. 19.

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.

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.

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.

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

Art. 23.

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.

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.

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.

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

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).

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 sont supplétives de la volonté des parties, à l'exception de celles des articles 38 et 39.

#### CHAPITRE PREMIER

##### Vente au départ.

#### Art. 29.

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.

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

#### Art. 31.

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.

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

## CHAPITRE II

### **Vente à l'arrivée.**

#### Art. 33.

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

#### Art. 34.

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.

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.

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 du prix de la chose, de la prime d'assurance et du fret, et les risques du transport sont à sa charge.

Art. 38.

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 C. A. F.

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.

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.

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.

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.