

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 avril 1967.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi relatif aux événements de mer,

Par M. JOSEPH YVON,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan s'est saisie pour avis du projet de loi relatif aux événements de mer, et elle m'a chargé de présenter ses observations devant le Sénat.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir les numéros :

Sénat : 199 et 217 (1966-1967).

Ce texte, s'il entend fixer les règles applicables à des situations juridiques que le Rapporteur de la Commission des Lois nous a exposées avec la compétence qui est la sienne et l'autorité que tous lui reconnaissent ici, comporte aussi — vous vous en rendez parfaitement compte — un aspect original, technique, qui tient au particularisme du droit maritime.

Votre Assemblée a déjà eu à connaître de plusieurs projets qui ont fait l'objet de discussions au cours de la précédente législature. C'est ainsi, notamment, que nous avons déjà déterminé les conditions et les modalités du contrat de transport et que le statut du navire, les droits qui s'y attachent, ont dû également être aménagés. Ces textes aujourd'hui promulgués, auxquels font suite le projet que nous examinons aujourd'hui, obéissent à un triple souci de rajeunissement de notre Code de Commerce, de codification du droit maritime et d'adaptation du droit français aux règles établies par les conventions internationales. Il ne saurait être envisagé pourtant de toucher au caractère particulier des règles relatives à la navigation, règles nées des usages corrigés par l'expérience des « choses de la mer ». Celles-ci justifient une législation qui leur soit propre. L'importance de l'instrument de transport, son caractère international, le genre de vie des inscrits maritimes, les incidents et les risques de la navigation, le besoin de sécurité en raison de l'étendue des risques, la variété et la durée de certaines expéditions nécessitent sans aucun doute des règles spéciales.

Le droit maritime doit conserver ainsi une véritable autonomie, tant par le maintien des usages anciens que par l'établissement de règles nouvelles, ces dernières découlant de l'évolution des techniques et des relations internationales de plus en plus étendues. Aussi l'étude de cette matière présente-t-elle, outre un intérêt juridique incontestable, un aspect pratique que nous ne saurions nier.

En vous apportant *l'avis favorable* de la Commission des Affaires économiques, il y a lieu d'indiquer l'essentiel du texte soumis à votre approbation ; en effet, le projet actuel traite de problèmes auxquels s'adaptent mal les règles du droit terrestre. Les périls de la mer sont si grands qu'au cours de toute navigation maritime peuvent se produire des événements exceptionnels qui, en raison de leur importance, ne peuvent que donner lieu à une réglementation particulière. Ces événements font l'objet de trois

chapitres distincts de l'actuel projet que nous allons examiner, mais sans entrer dans le détail des articles, votre Rapporteur s'efforcera d'en faire la synthèse aussi simplement que possible.

Le premier chapitre traite de l'abordage ; le second définit l'assistance, les conditions de sa réalisation et les droits du sauveur ; le troisième, enfin, celui où la refonte des dispositions du Code de Commerce est la plus poussée, concerne les avaries.

L'abordage. — Comment se définit-il ? Il n'était pas indispensable que le texte en donnât une définition exacte — le mot se suffisant à lui-même — pour indiquer qu'il s'agit de la collision de deux bâtiments « dont les bords se heurtent ». Le texte du projet ne saurait s'appliquer qu'au heurt matériel cause du dommage, intervenu entre navires de mer ou entre navire de mer et bateau de navigation intérieure.

Telles sont les dispositions de l'article 407 du Code de Commerce, reproduites ici. L'actuel projet comporte toutefois deux innovations : la première découle de l'assimilation faite avec les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure de tous les engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe ; la seconde innovation étend les dispositions nouvelles aux bâtiments de l'Etat ou affectés à un service public.

En dehors de ces innovations, le texte du projet gouvernemental se contente de reprendre les dispositions anciennes — actuellement en vigueur — lesquelles fixent comme suit les modalités de réparation des dommages :

- 1° En cas d'abordage fortuit, douteux, chacun supporte ses dommages ;
- 2° L'abordage fautif entraîne la responsabilité du navire en faute ;
- 3° S'il y a faute commune la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises — sans solidarité à l'égard des tiers.

La présence du pilote à bord du navire abordeur ne saurait dégager le navire de sa responsabilité, que l'abordage ait eu lieu ou non par sa faute.

Les mêmes dispositions s'appliquent également à la réparation de tous dommages causés à un navire en dehors de tout abordage, s'il est établi que ces dommages résultent d'une fausse manœuvre de l'autre navire.

En ce qui concerne l'action d'abordage — si votre rapporteur doit personnellement regretter avec M. Marilhac qu'on ne reconnaisse pas au Parlement qualité pour fixer les règles de compétence — il lui faut indiquer que la prescription de l'action judiciaire est de deux ans, à compter de *l'événement*, dit le texte gouvernemental, à compter de *l'accident* vous propose votre Commission des Lois. Pour notre part, le choix du terme importe peu : étymologiquement, événement et accident ont ici le même sens. Sur ce point, nous laisserons votre Assemblée juge.

Le chapitre II relatif à l'assistance apporte, comme en matière d'abordage, peu de modifications à l'état actuel du droit dont les dispositions s'inspirent de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 ratifiée le 12 mars 1913, et introduite dans notre droit interne par la loi du 29 avril 1916. Ce texte assimilait l'assistance et le sauvetage, l'une et l'autre se définissant « le secours donné par un navire à un autre navire en péril de se perdre ». Juridiquement, il n'y a aucune différence à faire entre l'assistance et le sauvetage. Aussi, le projet actuel n'a conservé que le premier terme. C'est là sans doute une innovation du texte — dont les dispositions s'appliquent également aux engins flottants — assimilés, selon le cas, aux navires de mer ou aux bateaux de navigation intérieure. Par ailleurs, aucun changement n'est apporté en ce qui concerne les conditions de paiement et de répartition de la rémunération entre les différents sauveteurs.

La distinction entre l'assistance et le remorquage est également maintenue en fonction du caractère exceptionnel du service rendu. Le capitaine reste aussi tenu de l'obligation d'assistance à l'égard de toute personne en danger. Sur ce point, le premier amendement de la Commission des Lois, à l'article 19, ne paraît pas s'imposer. Enfin, comme en matière d'abordage, les nouvelles dispositions s'appliquent aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public. Sur ce point, la Commission des Lois a apporté, à l'article 21, un amendement qui nous paraît s'imposer ; en effet, le texte gouvernemental comportait vraisemblablement sur ce point, un oubli.

Le troisième chapitre — qui traite des avaries — est celui qui présente la refonte la plus profonde des dispositions correspondantes du Code de Commerce. L'article 397 de ce Code, qui définissait les avaries, n'a pas été reproduit. Il est bon, croyons-nous, de rappeler ici que « les avaries sont les dommages, pertes ou dépenses, de caractère exceptionnel, qui surviennent au cours d'une expédition maritime ». Certaines sont dites particulières parce que supportées par le propriétaire de la chose qui a subi le dommage ou par celui qui a exposé la dépense. Les anciennes dispositions en donnaient l'énumération, que le texte nouveau ne retient pas. Celui-ci se contente de préciser que « sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes ». Ces dernières sont constituées par les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime. L'expression « avarie commune » est du reste incorrecte, elle ne s'explique que par opposition à l'avarie particulière. Elle consiste très exactement dans une contribution commune aux avaries de ceux qui sont intéressés à l'expédition maritime, armateur et chargeur. Supportées par le fret, par la cargaison, elles doivent avoir été décidées par le capitaine (art. 25).

Toutefois, pour que les dépenses et les sacrifices consentis puissent donner lieu à contribution, qu'ils soient mis en commun et puissent être ainsi qualifiés d'avaries communes, quatre conditions sont exigées : il faut d'abord un acte volontaire, intention déterminée, lequel émane du capitaine, gérant des intérêts maritimes communs engagés dans l'expédition ; en second lieu, il est indispensable que le sacrifice ait été consenti pour échapper à un danger ; la troisième condition découle du fait que le sacrifice ou la dépense doivent être déterminés par l'intérêt commun ; enfin, il faut que l'acte du capitaine ait eu un résultat utile.

Leur caractère d'avaries communes ayant été établi, les dommages et les pertes, conséquence directe de la décision du capitaine, doivent faire l'objet d'une répartition entre les différents intéressés. Comment s'effectuera-t-elle ? Dans quelle proportion interviendra la contribution du navire, du fret, de la cargaison ? La réponse nous est donnée par les articles 30 à 38 du projet. Nous ne pouvons, sur ce point, que vous renvoyer au rapport au fond de la Commission des Lois qui vous expose clairement les modalités d'évaluation des

masses créancière et débitrice pour la détermination de la charge incombant à chaque partie intéressée dans l'expédition.

Telle est l'économie du projet auquel votre Commission des Affaires économiques a cru devoir se rallier, vous invitant à voter toutes les dispositions qui vous sont proposées, sous la seule réserve du premier amendement apporté à l'article 19 par la Commission des Lois, qu'elle considère sans objet.

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi présenté par le Gouvernement.