

Loi

Générale

colonial

Loi n° 67-5 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (1).

n° 67-5

Ministère
ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Date de publication
3 janvier 1967

Numéro JO
n° 3 du 01/03/1967

Date du numéro
1 mars 1967

INTRODUCTION

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUÉ LA LOI DONT LA TENUEUR SUIT :

VISAS

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté, Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TEXTE INTÉGRAL

Chapitre 1er Individualisation et francisation des navires.

Art. 1er

— Les éléments d'individualisation des navires sont : — le nom ; — le port d'attache ; — la nationalité ; — le tonnage.

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, soit le président du conseil d'administration, la majorité des membres du conseil d'administration, les directeurs généraux et les commissaires aux comptes, soit la majorité des membres du conseil de surveillance, les directeurs généraux et les commissaires aux comptes doivent être français ; b) Dans les sociétés en commandite par actions, les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance doivent être français ; c) Dans les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif, les sociétés en commandite simple et les sociétés civiles, les gérants doivent être français et la moitié du capital doit appartenir à des Français.

Art. 4

— Tout navire francisé qui prend la mer doit avoir à «on 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

— Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert 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. Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que de sa découverte.

Art. 9

— L'entrepreneur qui a procédé à 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 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 de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans. L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

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, et sauf compromis, 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 des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

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 événement 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 affréteur 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 navires et autres 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 constituées en application d'une législation étrangère 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 hypothéqué, 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. Si cette opération est, en outre, commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est 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 peut, même envers l'Etat, et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, si les dommages 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.

Art. 61

— En application des articles 58 et 59, et 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 en 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 des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, 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 par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données. Il devra prouver au préalable 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 correspondant 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'affrèteur, 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'affrèteur, 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, 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. Les articles 216, 217, 218, 221 et 237 à 254 du code des douanes sont également abrogés et remplacés par les dispositions correspondantes de 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. La présente loi sera .exécutée comme loi de l'Etat.

Le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer, PIERRE BILLOTTE.