

Décret

Générale

colonial

Décret n° 14-248-1917 Ministère des Travaux Public et des Transports.

n° 14-248-1917

Ministère
ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Date de publication
12 mai 1917

Numéro JO
n° 248 du 30/06/1917

Date du numéro
30 juin 1917

VISAS

Le Président de la République Française. Sur le rapport au ministre des travaux public set des transports, Vu la loi du 13 avril 1917, tendant à l'augmentation de la Hotte de charge français.

TEXTE INTÉGRAL

Art. 1er

Les demandes d'avances pour achat ou construction de navires de charge propulsion mécanique sont adressées au sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, qui l'ait tenir au demandeur, le jour même de réception, un récépissé détaché d'un registre à souches. Les demande s'indiquent, outre le montant de l'avance sollicitée, la nature de opération projetée, le port auquel les navires seront attachés et le genre de Initie au quel ils sont destines, ainsi que le tonnage total de la Hotte possédée par l'entreprise demanderesse. Elles sont accompagnées : Pour les achats — qui il s'agisse d'un navire flot ou d'un navire en construction — soit du contrat de vente où du contrat d'option, soit de l'offre ou de la promesse de vente, soit de tout autre document prouvant la réalité dé S opérations envisages. Pour les Constructions, d un accord avec le constructeur et des spécifications sommaires du ou des navires. Les demandes sont également accompagnées des avis du bureau de la chambre de commerce el de l'administrateur de la marine, prévus à l'article fer de la loi (& 6). ainsi que des engagements du demandeur et de la caution, tels qu'ils sont prévus par les articles 6 (2 et 5) et 7 de la loi. Ces derniers sont établis conformément aux modelés annexés au présent décret (formules À, B, C. et D). Pour les demandes faites en vue de la construction d'un ou de plusieurs à navires par des chantiers d'un pars allié ou neutre, il est justifié de l'impossibilité matérielle de faire construire ce ou ce navires par les chantiers franc ais dans le temps fixé par l'article du présent décret.

Art. 2

L 'hypothèque prévue à l'articles 6, paragraphe 7 de la loi, ne pourra porter que sur un matériel naval libre de tout engagement et agréé par l'administration, conformément a la loi du 16 juillet 1885 et au décret du 18 novembre 1882. Cette garantie peut être remplacée, en tout es en partie par un cautionnement en numéraire, en rentes sur l'Etat et valeurs du Trésor, ou par tout autre gage accepte par le sous- secrétaire d'Etat de la marine marchande.

Art. 3

Après agrément de la caution par le ministre des finances, le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande fait connaître au demandeur, par lettre recommandée, avec avis de réception, si sa demande est accueillie en principe, sous réserve de l'accomplissement des obligations précisées ci-après.

Art. 4

Dans le délai d'un mois, à compter de la date de l'avis de réception, le demandeur doit produire les justifications suivantes : Pour les achats de navires à Hot, le contrat de vente (S'il n'a déjà été produit), le certificat de première cote au bureau Véritas ou au Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, et l'état des inscriptions hypothécaires ou une attestation que le navire est libre de toute hypothèque. Pour les achats de navires en construction, le contrat de vente et le contrat de construction établissant que le navire est livrable, à compter de la présentation de cette justification, dans un délai de 6,9 ou 12 mois, suivant que son port en lourd doit être de moins de 9,000 tonnes, de 3,000 à 7,000 tonnes ou de plus de 7.000 tonnes. Pour les constructions, le contrat ferme de construction, stipulant la livraison du navire, à complet de la date dudit contrat, dans un délai d'un an et demi, deux ans ou deux ans et demi, suivant que son port en lourd doit être de moins de 5,000 tonnes, de 5,000 à 7 000 tonnes ou plus 7.000 tonnes, ainsi que l'acquiescement du constructeur à la constitution d'une hypothèque de première rang prise sur le navire en faveur de l'Etat, jusqu'à concurrence des sommes avancées. Si le navire doit être construit en pays neutre ou allié, le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande peut accepter, au lieu d'une affectation hypothécaire, toute autre sûreté jugée équivalente.

Art. 5

À défaut de la production des justifications prévues par l'article 4 dans le délai fixé par ledit article, la prise de rang est annulée.

Art. 6

La visite des navires à acheter, s'ils se trouvent dans un port de France, est effectuée par trois experts désignés par le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, sur la proposition de l'administrateur, chef du quartier dont dépend ce port. Ces experts sont choisis parmi les ingénieurs du génie maritime, les administrateurs de la marine, les inspecteurs de la navigation, les capitaines au long cours et les mécaniciens brevetés de 1^{ère} classe de la marine marchande. La visite des navires à acheter s'ils sont dans un port des colonies ou de l'étranger, est effectuée par des experts désignés sur place par le gouverneur de la colonie ou le consul, suivant les ressources du lieu. Les frais de déplacement des experts, leurs vacations et ceux de ces experts qui ne sont pas fonctionnaires, sont à la charge du demandeur. Ils sont calculés comme il est prévu pour les frais de déplacement et les vacations des experts convoqués et réunis en commission de visite, avant mise en service des navires neufs ou nouvellement francisés, pour l'application de la loi du 17 avril 1907. Après examen des certificats originaux de cote et de tous autres documents qu'ils peuvent se faire représenter, et après constatations matérielles faites à bord, les experts dressent un rapport où ils expriment leur avis sur l'état du navire, ainsi que sur la nature et la durée des services qu'il peut encore fournir. Le rapport d'expertise est adressé, sans détail, au sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. S'il a été établi dans un port des colonies ou de l'étranger, ses conclusions sont transmises par voie télégraphique.

Art. 7

Dès réception du rapport ou des conclusions de l'expertise effectuée dans les ports, le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande fait procéder à l'estimation des prix d'achat par une commission d'expertise composée de deux fonctionnaires du sous-secrétariat d'Etat, un ingénieur civil des constructions navales, un armateur, un courtier maritime, et un représentant du bureau Véritas. S'ils s'agit de navire à construire, la commission procède à l'estimation des prix de construction sur le vu des pièces et documents produits par le demandeur, sans qu'il y ait lieu à intervention préalable des experts des ports.

Art. 8

Le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, au vu des dossiers complétés par l'estimation des prix d'achat ou de construction, statue définitivement sur la demande de prêt fixe le montant des avances à consentir. Ampliation de sa décision est notifiée au demandeur et communiquée au ministre des finances.

Art. 9

Un acte de prêt est passé entre le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande et le demandeur. Cet acte mentionne les justifications produites, spécifie le montant des avances consenties et que le nombre et l'importance des acomptes s'il y a lieu, ainsi que le nombre des annuités de remboursement et leur échelonnement, est appuyé, le cas échéant, de l'acte d'hypothèque sur les autres navires du demandeur pour garantie de la somme avancée, constate aussi l'acceptation par les intéressés des conditions auxquelles sont faites les avances. Dans le cas où le prêt a pour objet la construction d'un ou de plusieurs navires, l'acte fait mention des accords intervenus entre l'administration, le demandeur et le constructeur. Ces accords déterminent l'état d'avancement des travaux requis pour les paiements d'acomptes, le nombre et les époques de paiement de ces acomptes, les modalités du contrôle de la construction et les conditions de recette des navires avant le paiement pour solde du montant total des avances.

Art. 10

Les demandes d'avances peuvent être remises, dans les colonies au gouverneur, à l'étranger au consul de France. Après vérification de l'accomplissement de toutes les prescriptions prévues à l'article 1^{er} du présent décret, le gouverneur ou le consul fait connaître par voie télégraphique au sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande le nom du demandeur, l'importance de sa flotte actuelle, le nombre d'unités à acquérir ou à faire construire, le nom de la caution, la nature du cautionnement, le montant des avances sollicitées. Sur réponse que la demande est accueillie en principe, le gouverneur ou le consul invite le demandeur à fournir les justifications prévues à l'article du présent décret. Après réception d'un avis faisant connaître que le demandeur a produit les justifications en temps utile et, s'il y a lieu, des navires, le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande fait connaître au gouverneur ou au consul sa décision définitive, spécifiant le montant des avances à consentir, le nombre et l'importance des acomptes s'il y a lieu, ainsi que le nombre des annuités de remboursement et leur échelonnement. Toutes ces communications sont faites par la voie télégraphique, les dossiers, pièces et documents étant transmis par la poste. L'acte de prêt est adressé par le gouverneur ou le consul. Une ampliation en est transmise au sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande.

Art. 11

Les navires dont l'achat est projeté ne doivent pas être âgés de plus de sept ans : toutefois, la limite d'âge est portée à dix ans pour les navires charbonniers. Le contrôle des constructions neuves en France et dans les colonies, où, le cas échéant, à l'étranger, est exercé par des experts choisis comme il est prévu à l'article 5 du présent décret. Les frais de déplacement et les vacations de ces experts sont à la charge du demandeur.

Art. 12

Pour bénéficier de la ristourne de 2 p. 100 prévue par l'article 2 de la loi, l'armateur produit au sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande un certificat délivré par un administrateur de la marine, un consul ou un fonctionnaire colonial chargé de l'inscription maritime, portant relevé, d'après la feuille d'expéditions, annexée au rôle d'équipage, des entrées et des sorties du navire pendant les périodes de navigation coloniale. La navigation coloniale s'entend, pour l'application de la loi du 13 avril 1917, des voyages directs accomplis entre le dernier port de la métropole touché par le navire et les différents ports d'une colonie ou entre deux ou plusieurs colonies, avec faculté d'escales dans les ports étrangers situés sur la route normale qui relie, soit la métropole à l'une quelconque des colonies, soit une colonie à une autre colonie. Le navire qui s'écarter de la route normale ci-dessus définie, pour faire escale dans un port étranger, perd le bénéfice de la navigation coloniale pour tout le temps compris entre son arrivée dans le dernier port métropolitain ou colonial dont il provient et son arrivée dans le premier port colonial qu'il touchera ensuite. Sont comptés comme navigation coloniale, outre les séjours dans les ports coloniaux et dans les ports étrangers d'escales régulières, les stationnements, jusqu'à concurrence de quinze jours, dans le dernier port français touché au départ de la métropole et dans le premier port français touché à l'arrivée dans la métropole. Le bénéfice de la ristourne de 2 p. 100 s'acquiert, année par année, jusqu'à complet remboursement des avances, sous condition que, pour les parcours de navigation coloniale suivant lesquels ils calculent, les navires auront continué à remplir les obligations de chargement prévues à l'article 7, paragraphe 2 de la loi. Le montant des ristournes acquises est payé sur ordonnancement du

sous-secrétaire d'état de la marine marchande, par imputation sur crédits budgétaires Le sous secrétariat d'Etat de la marine marchande poursuit le remboursement au profit de l'Etat de la part de cette ristourne incombant aux colonies intéressées.

Art. 13

La garantie d'intérêt mise éventuellement à la charge de l'Etat en vertu du 3e paragraphe de l'article 2 de la loi, fait l'objet, le cas échéant, de conventions expresses, soumises à l'approbation du Parlement.

Art. 11

Aucune cession de navires ayant bénéficié du régime d'avances, ne peut avoir lieu, avant complet remboursement des avances, sans avoir été agréée, au préalable, par le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. Art. 15.- À peine d'annulation de la concession d'avances, la francisation des navires achetés, soit à flot, soit en cours de construction, et la mutation en douane consacrant leur transfert en propriété au nom du demandeur, doivent être réalisées dans le mois qui suit le paiement des avances ou du premier acompte si les navires se trouvent dans un port français au moment de l'achat, où dans le mois qui suit leur première arrivée dans un port français si l'achat a été conclu à l'étranger. Les navires à construire sont mis sur chantier dans les six mois de la date de l'acte de prêt, et leur construction est conduite de manière à assurer leur achèvement dans les délais prévus à l'article 1 du présent décret, à défaut de quoi, la concession d'avance est révoquée.

Art. 16

Le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, après avoir prononcé, dans le cas prévu à l'article précédent, l'annulation de la décision de concession des avances, émet, s'il y a lieu, des ordres de reversement en vue du remboursement immédiat des avances où des acomptes déjà payés, ainsi que des intérêts échus. Le remboursement des avances faites et des intérêts échus devient immédiatement exigible et des ordres de versement peuvent être émis à cet effet par le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande dans les cas énumérés ci-après : 1° Inexécution par le demandeur des engagements suivants : a) Engagement de consentir, au profit de l'Etat, une hypothèque de premier rang sur le navire acheté ou construit pour le montant total de l'avance consentie et des intérêts à échoir. Cet engagement doit être exécuté avant le commencement du premier voyage consécutif au paiement de l'avance unique ou des acomptes, que le départ se fasse d'un port français ou d'un port étranger. b) Engagement d'assurer, avec délégation au profit de l'Etat, les navires achetés contre tout risques, y compris les risques de guerre et engagement doit être exécuté avant le commencement du premier voyage qui suit la notification de la décision définitive de concession des avances, que le départ se fasse d'un port français ou d'un port étranger. 2° Cession avant complet remboursement des avances, et sans autorisation du sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, des navires ayant bénéficié du régime d'avances ; 3° Inscription d'une hypothèque sur le navire en constructeur, au profit du demandeur, du constructeur ou d'un tiers, avant que la totalité des avances consenties ne soit garantie par l'hypothèque prise au profit de l'Etat. 4° Non paiement par le demandeur des intérêts de remboursement à leur date d'exigibilité.

Art. 17

Les hypothèques à prendre au profit de l'Etat sur les navires achetés ou construits donnent lieu à l'établissement d'un seul acte, si l'avance est payée en une seule fois, et à l'établissement d'actes successifs s'il a été prévu des acomptes. Sur la demande des intéressés, les administrateurs de la marine font dresser ces actes constitutifs d'hypothèques en faveur de l'Etat, soit pour les hypothèques à prendre en remplacement de la caution, ainsi qu'il est prévu à l'article 2 du présent décret, soit pour l'hypothèque affectant le ou les navires à acheter ou à construire sous le bénéfice des avances de l'Etat. Les administrateurs font également inscrire en temps voulu sur le registre du receveur des douanes ces hypothèques, ainsi que celles qui ont été inscrites sur le congé provisoire de navigation, dans les conditions indiquées au dernier paragraphe du présent article. Pour les navires avant leur port d'attache dans une colonie, les mêmes formalités sont accomplies à la diligence du fonctionnaire colonial chargé de l'inscription maritime. En ce qui concerne les navires achetés ou construits à l'étranger, il appartient au consul de France de faire dresser l'acte ou les actes constitutifs d'hypothèque au profit de l'Etat et d'en assurer l'inscription en temps voulu sur le congé provisoire de navigation, conformément aux dispositions de l'article 355 paragraphe 3 de la loi du 10 juillet 1885.

Art. 18

- Pour l'application des dispositions de l'article 7 paragraphe 2 de la loi et de l'article 12 paragraphe 5 du présent décret, chaque navire est muni de certificats de chargement. Ces certificats, détachés d'un registre à souches, sont établis, au départ de chaque port, par l'administrateur de la marine, le consul ou le fonctionnaire colonial chargé de l'inscription maritime. Ils indiquent la date de l'arrivée et du départ, la provenance et la destination du navire, et les quantités, en tonnes d'affrètement, de marchandises débarquées et embarquées dans le port. Les certificats afférents à un voyage sont remis par le capitaine à l'administrateur du port français de retour, lequel les fait parvenir au sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande.

Art. 19

Les paiements sur avances consenties sont effectués au vu d'ordres de paiement émis par le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. Ces titres sont créés en deux séries distinctes, suivant qu'il s'agit d'avances pour achats ou d'avances pour construction des navires: le paiement en est imputé au débit des comptes spéciaux prévus par l'article 10, paragraphe 7 de la loi. Ces titres sont payables par virements de comptes, dans les conditions du décret du 20 juin 1916. Dans le cas où des paiements devraient être effectués entre les mains des Constructeurs étrangers, des mesures spéciales pourront être adoptées d'un commun accord entre le ministre des finances et le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande.

Art. 20

Les remboursements en capital sont effectués au vu d'ordres de versement, émis par le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, en deux séries distinctes comme ci-dessus, et encaissés au crédit des mêmes comptes spéciaux. Les remboursements d'intérêts échus ont lieu au vu d'ordres de versement établis au titre du compte "Recettes en atténuation de la dette flottante". Ces titres sont payables par virements sur la Banque de France ou par chèques barrés adressés ou remis au caissier-payeur central du Trésor public. Ils sont adressés directement par l'ordonnateur au débiteur. Des avis d'émission sont transmis à la caisse centrale du Trésor. Les ordres de versement émis en exécution du présent décret sont revêtus, au moment de leur émission, du visa exécutoire prévu par l'article 34 de la loi du 13 avril 1898.

Art. 13

Le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande ouvre à chaque bénéficiaire d'avances un compte courant particulier. Au débit de ces comptes figurent les sommes ordonnancées au profit des titulaires, et au crédit les remboursements en capital pour lesquels des titres ont été émis. Un compte annexe rappelle les intérêts pour lesquels des ordres de versement ont été émis, au profit de l'Etat. Chaque année, le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande transmet au ministre des finances une situation d'ensemble des opérations faites en vertu de la loi.

Art. 22

Les dispositions légales et réglementaires concernant le contrôle des engagements de dépenses s'appliquent aux dépenses engagées au titre des comptes spéciaux prévus par le paragraphe 7 de l'article 1er de la loi. En particulier, les actes de prêt, auxquels se réfère l'article 5 ci-dessus, ne peuvent être conclus avant d'avoir été soumis préalablement à l'examen du contrôleur des dépenses engagées. Les ordres de paiement doivent porter le visa du contrôleur des dépenses engagées.

Art. 23

Le ministre des travaux publics et des transports, le ministre des finances, le ministre du commerce, de l'industrie, des arts et des métiers et le ministre des colonies sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

R. POINCARE.Par le Président de la Ré publique:Le ministre des travaux publics et des transports,DE-
SPLAS.le ministre des finances,LE J. THIERRYLe ministre du commerce, de l'industrie,des postes et des télé-
graphes,CLEMENTEL.Le ministre des colonies,MAGINOT.