

N° 276

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 1<sup>er</sup> juin 1967.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale sur le projet de loi, MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif aux événements de mer,*

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

---

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

Voir les numéros :

Sénat : 1<sup>re</sup> lecture : 199, 217, 222 et In-8° 103 (1966-1967).

2<sup>e</sup> lecture : 247 (1966-1967).

Assemblée Nationale (3<sup>e</sup> législ.) : 138, 143 et In-8° 15.

Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée Nationale a examiné, le 11 mai dernier, le projet de loi relatif aux événements de mer que vous aviez adopté dans votre séance du 20 avril.

Dans notre précédent rapport, nous vous avons présenté ce projet qui, succédant à plusieurs textes de droit maritime dont vous avez eu récemment à connaître, vise à adapter notre législation sur l'abordage, l'assistance en mer et les avaries communes aux conventions et aux pratiques internationales.

L'Assemblée Nationale, sur le rapport de M. Baudoin, a retenu sept des onze amendements adoptés par le Sénat, et a modifié, avec l'accord du Gouvernement, la rédaction de l'article 21. De ce fait, quatre articles restent en discussion. Votre Commission s'est déclarée favorable à l'adoption, sans modification, des articles 7 et 21. En revanche, s'agissant des articles 19 et 22, que l'Assemblée Nationale a rétablis dans les termes du projet de loi initial, et qui sont relatifs, d'une part, à l'irresponsabilité du propriétaire du navire à raison des contraventions commises par le capitaine à l'obligation d'assistance, d'autre part, à l'option que les transporteurs se réservent pour choisir, *a posteriori*, les dispositions applicables au règlement d'avaries communes, elle a émis les mêmes réserves que lors du premier examen du projet et a décidé, en conséquence, de vous proposer deux amendements dont vous trouverez les motivations dans le tableau comparatif ci-après.

## EXAMEN DES ARTICLES RESTANT EN DISCUSSION

### CHAPITRE PREMIER

#### Abordage.

#### Articles premier à 6.

..... Conformes .....

#### Article 7.

Texte du projet de loi.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Propositions de la Commission.
Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.	Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir du jour de l'accident.	Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.	Conforme.
Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.	Conforme.	Conforme.	
Ces prescriptions sont interrompues lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.	Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.	Conforme.	

*Observations.* — A l'alinéa premier de cet article, relatif à la prescription des actions en réparation de dommages, le Sénat avait remplacé l'expression « à partir du jour de l'événement » par celle « à partir du jour de l'accident » qui lui avait paru plus précise, s'agissant du point de départ d'un délai, proche des dispositions correspondantes de l'article 436 du Code de Commerce (« à compter du jour de l'accident »), conforme enfin à la terminologie de l'article 2 du projet qui se réfère aux « causes de l'accident ».

L'Assemblée Nationale n'a pas adopté cette modification et a préféré revenir au texte du Gouvernement « qui contient une expression traditionnelle du droit maritime ».

Sur ce point secondaire, votre Commission vous propose d'accepter le texte voté par l'Assemblée Nationale.

L'alinéa 3 de l'article, modifié par le Sénat, a été adopté conforme par l'Assemblée Nationale.

*Article 8.*

..... Conforme .....

CHAPITRE II

**Assistance.**

*Articles 9 à 18.*

..... Conformes .....

*Article 19.*

Texte du projet de loi.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Propositions de la Commission.
Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.	Conforme.	Conforme.	Conforme.
Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.	Supprimé.	Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.	Le propriétaire... ...précédente, <i>sauf intervention effective et directe de sa part.</i>

*Observations.* — L'alinéa 1<sup>er</sup> de cet article rappelle l'obligation d'assistance à laquelle est tenu tout capitaine ; il a été adopté conforme par les deux assemblées.

L'alinéa 2, que le Sénat avait supprimé, et que l'Assemblée Nationale a rétabli dans la rédaction du projet du Gouvernement, énonce l'irresponsabilité du propriétaire du navire à raison des contraventions à l'obligation d'assistance.

Votre Commission estime, comme lors du premier examen, que cette disposition est de nature à inciter un propriétaire, assuré de son irresponsabilité finale, à intervenir dans la décision fautive du capitaine. Aussi vous est-il proposé un amendement complétant cet alinéa 2 et tendant à établir que la responsabilité du propriétaire du navire pourra être recherchée, si ce dernier est intervenu d'une manière effective et directe. La liberté de gestion nautique du capitaine, traditionnelle, n'est pas affectée par cet amendement dont les dispositions ne trouveront vraisemblablement application que dans des hypothèses rares, s'agissant d'assistance en mer, mais que de récents événements, notamment la route suivie par le « Torrey Canyon », ne permettent pas d'exclure. Ainsi, dans ce domaine, comme en tous autres, le capitaine restera, dans les circonstances dramatiques, seul maître à son bord après Dieu.

Article 20.

..... Conforme .....

Article 21.

Texte du projet de loi.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Propositions de la Commission.
<p>Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat affectés à un service public, à l'exception des articles 13, 14 (alinéa 2) et 18 (alinéa 2).</p>	<p>Les dispositions...  l'Etat ou affectés à un service public... (le reste sans changement).</p>	<p>Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public, à l'exception de l'article 18 (alinéa 2). Les articles 13 et 14 (alinéa 2) ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance imposées aux bâtiments de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.</p>	<p>Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de force navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.</p>	<p>Conforme.</p>	

*Observations.* — L'alinéa 1<sup>er</sup> a reçu, à l'Assemblée Nationale, une rédaction nouvelle, acceptée par le Gouvernement, et améliorant le texte quant à la portée des dispositions du chapitre sur l'assistance en mer, à l'égard des navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public. Il convient d'adopter cette modification.

L'alinéa 2, que le Sénat avait amendé, a été adopté conforme par l'Assemblée Nationale.

### CHAPITRE III

#### Des avaries.

##### Article 22.

Texte du projet de loi.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Propositions de la Commission.
Les avaries sont communes ou particulières.	Conforme.	Conforme.	Conforme.
A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.	A défaut de convention entre toutes les parties intéressées, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.	A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.	Conforme.
L'option que dans un connaissance le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.	L'option que dans un connaissance le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions devra, à peine de nullité, faire l'objet d'une approbation explicite et spéciale des parties.	L'option que dans un connaissance le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.	L'option...  dispositions devra, à peine de nullité, faire l'objet d'une approbation spéciale des parties.

*Observations.* — Le Sénat avait modifié les alinéas 2 et 3 de cet article. L'Assemblée Nationale les a rétablis dans les termes du projet de loi initial.

A l'alinéa 2, il s'agit essentiellement de savoir si les stipulations contraires permettant d'écarter l'application de la loi au profit d'autres dispositions conventionnelles, doivent émaner « des parties intéressées » ou de « toutes les parties intéressées ».

L'Assemblée Nationale, ainsi que les auteurs du projet de loi, arguent qu'il n'est pas concevable d'exiger les mêmes stipulations contraires de toutes les parties intéressées car le connaissance

n'est pas un document obligatoire ; certains chargeurs sont ainsi dans l'impossibilité d'adhérer aux clauses concernant les dispositions applicables à un éventuel règlement d'avaries communes ; il en résulte que la loi, que l'on veut supplétive, prend, dès lors, un caractère impératif.

Le Sénat avait estimé, au contraire, que, par sa nature même la participation des divers intérêts engagés dans une expédition aux sacrifices et dépenses déclarés communs, ne pouvait s'effectuer que sur la base de règles acceptées par tous, ce que confirme d'ailleurs la rédaction de l'article 398 du Code de commerce. Quant aux transports sans connaissements, ils n'intéressent généralement que des marchandises de faible valeur qui, quelle que soit la terminologie employée dans la loi, seront vraisemblablement soumises à la réglementation prévue dans les connaissements.

Dans ces conditions, votre Commission s'est une nouvelle fois informée, et a obtenu des renseignements divergents tant auprès des usagers maritimes que de la doctrine. Elle a constaté néanmoins que la question évoquée n'avait pas soulevé, et ne devait pas soulever à l'avenir, de difficultés contentieuses ; aussi, vous est-il proposé d'adopter sans modification l'alinéa 2 de l'article 22.

En revanche, à l'alinéa 3 de ce même article, votre Commission souhaite à nouveau atténuer, comme en première lecture, la portée des dispositions du projet de loi. Dans notre précédent rapport, nous avons souligné le caractère de prime abord critiquable de l'option que les transporteurs français se réservent dans leurs connaissements ; en effet, selon qu'ils choisissent, après que l'événement s'est produit, les dispositions du Code du commerce ou les règles d'York et d'Anvers, ils sont appelés à contribuer en proportion soit de la moitié, soit de la totalité de la valeur du navire.

Mais, dans la mesure où dans le projet de loi qui vous est soumis (article 30), la contribution du navire est identique à celle que prévoient les règles d'York et d'Anvers, le droit d'option n'a plus pour effet de diminuer la participation des transporteurs aux avaries communes ; les possibilités d'abus sont ainsi supprimées. On peut évidemment objecter à ceci que le rapprochement des réglementations rend précisément le droit d'option sans objet, et qu'il est par conséquent souhaitable de mettre fin à une pratique peu conforme aux principes juridiques. Cet argument paraît fondé, mais il ne tient pas compte, en fait, des nécessités du commerce international et des perspectives d'application de la loi française.

Si le droit d'option est interdit, conformément au texte voté par l'Assemblée Nationale, il semble établi que les transporteurs, contraints de se référer dans leurs documents imprimés à une réglementation, choisiront les règles d'York et d'Anvers dont leur clientèle, étrangère en particulier, à la pratique très ancienne. La conséquence la plus regrettable est que la loi française ne sera pas appliquée.

Au contraire, si le droit d'option est maintenu, les transporteurs français, n'ayant plus désormais intérêt à l'application de l'une ou l'autre réglementation, seront disposés à se soumettre tantôt à la loi française tantôt aux règles conventionnelles internationales, en fonction notamment de l'origine des chargements tenus de contribuer au règlement d'avaries communes. Toutefois, il importe que les parties intéressées, et plus spécialement les chargeurs, aient connaissance, avant le début de l'expédition, de cette possibilité d'option ; c'est pourquoi votre Commission vous propose un amendement tendant à exiger que la clause d'option des connaissements fasse l'objet, à peine de nullité, d'une approbation spéciale des parties qui pourrait prendre la forme d'une signature apposée sur le paragraphe du connaissement visant l'option en cause.

*Article 23.*

..... Conforme .....

SECTION I

*Du classement en avaries communes.*

*Articles 24 à 28.*

..... Conformes .....

SECTION II

*De la contribution aux avaries communes.*

*Articles 29 à 38.*

..... Conformes .....



SECTION III

*Du règlement des avaries communes.*

*Articles 39 à 42.*

..... Conformes .....

**Dispositions générales.**

*Articles 43 à 45.*

..... Conformes .....

\*  
\* \*

En conclusion, votre Commission vous propose d'adopter, sous réserve des amendements ci-dessous, le texte du projet de loi adopté par l'Assemblée Nationale.

## AMENDEMENTS PRÉSENTES PAR LA COMMISSION

### Art. 19.

**Amendement :** Compléter *in fine* l'alinéa 2 de cet article par l'expression suivante :

..., sauf intervention effective et directe de sa part.

### Art. 22.

**Amendement :** Remplacer, à la fin de l'alinéa 3 de cet article, l'expression :

... est réputée non écrite.

par la suivante :

... devra, à peine de nullité, faire l'objet d'une approbation spéciale des parties.

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale [1].)*

### CHAPITRE PREMIER

#### Abordage.

##### Article premier.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas soit aux navires de mer soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

##### Art. 2.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit d'un d'eux auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

##### Art. 3.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

---

(1) Les articles pour lesquels l'Assemblée Nationale et le Sénat ont adopté un texte identique figurent en petits caractères dans le dispositif. Ils ne sont rappelés que pour mémoire et ne peuvent plus être remis en cause (art. 42 du règlement).

Art. 4.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter.

Art. 5.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Art. 7.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement.

Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 8.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 7, troisième alinéa, sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public.

## CHAPITRE II

### Assistance.

#### Art. 9.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

#### Art. 10.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

#### Art. 11.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

#### Art. 12.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

#### Art. 13.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 14.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Le montant de la rémunération est fixée par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

Si le navire assistant est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Art. 15.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 16 ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

Art. 16.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant comme base :

a) En premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les mêmes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 14, alinéa 2.

Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 17.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 18.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Art. 19.

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 20.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

Art. 21.

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public, à l'exception de l'article 18 (alinéa 2). Les articles 13 et 14 (alinéa 2) ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat.

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de Force navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

## CHAPITRE III

### Des avaries.

#### Art. 22.

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

#### Art. 23.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

## SECTION I

### *Du classement en avaries communes.*

#### Art. 24.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

#### Art. 25.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

#### Art. 26.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.



Art. 27.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Art. 28

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

SECTION II

*De la contribution aux avaries communes.*

Art. 29.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Art. 30.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Art. 31.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée, au port de déchargement.

Art. 32.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Art. 33.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

Art. 34.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Art. 35.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

Art. 36.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

En cas de jet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

Art. 37.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants.

Art. 38.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

La répartition se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

### SECTION III

#### *Du règlement des avaries communes.*

##### Art. 39.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

##### Art. 40.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

##### Art. 41.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

##### Art. 42.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

## Dispositions générales.

### Art. 43.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

Sont abrogés les articles 397 à 429 et l'article 436 du Code de commerce, la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

### Art. 44.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux événements de mer.

### Art. 45.

*(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

La présente loi est applicable aux Territoires d'outre-mer.