

Loi n°67-5 du 3 janvier 1967

Loi relative au statut des navires et autres bâtiments de mer

(JO 4 janvier 1967
version consolidée au 17 janvier 2001)

Chapitre Ier : Individualisation et francisation des navires

Article 1

Les éléments d'individualisation des navires sont :

- le nom ;
- le port d'attache ;
- la nationalité ;
- le tonnage.

Article 2

La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y rattachent.

Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation.

Article 3

Modifié par Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 art. 9 (JORF 17 janvier 2001).

Les règles de francisation des navires sont fixées par les articles 219 et 219 bis du code des douanes, ci-après reproduits :

Art. 219

I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou à la plaisance, qui a fait l'objet d'un contrôle de sécurité conformément à la réglementation en vigueur, doit répondre aux conditions suivantes :

1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.

2° A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ;

b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au 2° A ou au 2° B ;

B. - Lorsqu'un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et, le cas échéant, la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

Art. 219 bis

I. - Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :

1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

2° A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne, sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;

b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

3° Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2°, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;

B. - Lorsqu'un navire a été affrété coque nue, en vue d'être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2° A ou au 2° B et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

III. - Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.

Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français.

Article 3-1

Abrogé par Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 art. 9 (JORF 17 janvier 2001).

Article 4

Tout navire francisé qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation.

Chapitre II : Construction des navires

Article 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.

Article 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.

Article 7

Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserves par le client.

Article 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.

Article 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

Article 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

Article 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 propriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Article 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.

Article 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.

Article 14

La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété.

Article 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.

Article 16

En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.

Article 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.

Article 18

Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Article 19

Modifié par Loi n°87-444 du 26 juin 1987 art. 1 (JORF 27 juin 1987).

Les copropriétaires participent aux profits et 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 présentés en exécution des décisions prises dans les conditions de majorité prévues à l'article 11.

Article 20

Modifié par Loi n°87-444 du 26 juin 1987 art. 2 (jorf 27 juin 1987).

Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Les copropriétaires non gérants sont tenus indéfiniment des dettes de la copropriété à proportion de leurs intérêts dans le navire. Par convention contraire, ils peuvent ne répondre des dettes sociales qu'à concurrence de leurs intérêts.

Il peut être stipulé que les copropriétaires non gérants sont tenus solidairement.

Lorsque le ou les gérants sont étrangers à la copropriété, il doit être stipulé que des propriétaires représentant plus de la moitié des intérêts sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété. A défaut d'une telle stipulation, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables.

Les conventions mentionnées aux trois alinéas précédents ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité réglementaire.

Article 21

La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

Article 22

Modifié par Loi n°87-444 du 26 juin 1987 art. 3 (jorf 27 juin 1987).

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation dans les limites prévues à l'article 20.

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.

Article 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.

Article 24

Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes du chapitre VI.

Article 25

Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

Article 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.

Article 27

La licitation volontaire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

Article 28

Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 13 ordonne les conditions de la vente du navire.

Article 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.

Article 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

Article 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.

Article 32

Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 39

Les privilèges prévus à l'article 31 suivent le navire en quelque main 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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

Article 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.

Article 44

L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

Article 45

L'hypothèque peut être constituée sur un bâtiment de mer en construction.

Article 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.

Article 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.

Article 48

Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 53

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

Article 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.

Article 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 hypothéquée, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Article 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.

Article 57

Modifié par Loi n°92-1336 du 16 décembre 1992 art. 303 (JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994).

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 314-1 du Code pénal.

Chapitre VII : Responsabilité du propriétaire du navire

Article 58

Modifié par Loi n°84-1151 du 21 décembre 1984 art. 1 (JORF 22 décembre 1984 en vigueur le 1er décembre 1986)

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.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés à l'alinéa précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures.

Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 59

Modifié par Loi n°84-1151 du 21 décembre 1984 art. 1 (JORF 22 décembre 1984 en vigueur le 1er décembre 1986)

Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, aux lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

Article 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.

Article 61

Modifié par Loi n°86-1272 du 13 décembre 1986 art. 1 (JORF 16 décembre 1986)

Les limites de la responsabilité du propriétaire de navire prévues à l'article 58 sont celles établies par la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976.

Toutefois, en ce qui concerne les navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux, les limites générales de la responsabilité sont égales à la moitié de celles fixées à l'article 6 de la convention de Londres du 19 novembre 1976 précitée pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.

Article 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 répartitions 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.

Article 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.

Article 64

Le fonds de la limitation prévu à l'article 62 comporte trois parties affectées respectivement :

1° Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;

2° Au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;

3° Au règlement des autres créances.

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances.

Lorsque le montant des créances pour mort ou lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépasse le montant de limitation de responsabilité fixé pour ces créances prévues au 2°, l'excédent vient en concurrence avec les créances autres que celles résultant de mort ou lésions corporelles, prévues au 3°.

Article 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, les 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, le créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

Article 66

Modifié par Loi n°84-1151 du 21 décembre 1984 art. 1 (JORF 22 décembre 1984)

Pour l'application de l'article 61, il sera tenu compte du tonnage défini au 5 de l'article 6 de la convention mentionnée à l'article 61 ci-dessus.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 69

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affrètement, 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'affrètement, 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.

Article 69 bis

Créé par Loi n°84-1151 du 21 décembre 1984 art. 2 (JORF 22 décembre 1984 en vigueur le 1er décembre 1986)

Le présent chapitre ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de la responsabilité du propriétaire de navire pour :

- les créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures ;
- les créances soumises à limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;
- les créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.

Chapitre VIII : Saisie des navires

Article 70

La saisie des navires est régie par des dispositions réglementaires particulières.

Article 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

Article 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.

Article 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.

Article 74

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