

# JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DÉBATS PARLEMENTAIRES  
ASSEMBLÉE NATIONALE

*Ce numéro comporte deux séances. La quatre-vingt-quatorzième séance est encartée entre les pages 7004 et 7005*

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8<sup>e</sup> Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(93<sup>e</sup> SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1<sup>re</sup> séance du mardi 2 décembre 1986

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL

1. **Modification de l'ordre du jour prioritaire** (p. 6999).
2. **Rappel au règlement** (p. 6999).  
MM. Jacques Roux, le président.
3. **Désignation de candidats à des organismes extra-parlementaires** (p. 6999).
4. **Renvoi pour avis** (p. 6999).
5. **Statut des navires et autres bâtiments de mer.** - Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 7000).  
M. Marc Bécam, rapporteur de la commission des lois.  
Discussion générale : M. Jean Lacombe.  
Clôture de la discussion générale.  
M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer.  
Passage à la discussion des articles.  
Articles 1<sup>er</sup>, 2 et 3. - Adoption (p. 7002).  
Adoption de l'ensemble du projet de loi.
6. **Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.** - Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 7002).  
M. Marc Bécam, rapporteur de la commission des lois.  
Discussion générale : M. Jean Lacombe.  
Clôture de la discussion générale.  
M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer.  
Passage à la discussion des articles.  
Article 1<sup>er</sup> (p. 7004).  
Amendement n° 1 de M. Chaboche : MM. Dominique Chaboche, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Retrait.  
Adoption de l'article 1<sup>er</sup>.

Articles 2 et 3. - Adoption (p. 7004).

Vote sur l'ensemble (p. 7004).

Explication de vote : M. Jean Lacombe.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

7. **Contrats d'affrètement et de transport maritimes.** - Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 7004).  
M. Marc Décam, rapporteur de la commission des lois.  
Discussion générale : M. Jean Lacombe.  
Clôture de la discussion générale.  
M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer.  
Passage à la discussion des articles.

Article 1<sup>er</sup>. - Adoption (p. 7006).

Article 2 (p. 7006).

Amendement n° 1 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 3 de M. Chaboche : MM. Dominique Chaboche, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article 2 modifié.

Articles 3, 4 et 5. - Adoption (p. 7008).

Article 6 (p. 7008).

Amendement de suppression n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

L'article 6 est supprimé.

Article 7. - Adoption (p. 7008).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

8. **Ordre du jour** (p. 7008).

# COMPTE RENDU INTEGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL, vice-président

La séance est ouverte à seize heures.

**M. le président.** La séance est ouverte.

1

### MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR PRIORITAIRE

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le ministre chargé des relations avec le Parlement la lettre suivante :

« Paris, le 1<sup>er</sup> décembre 1986.

« Monsieur le président,

« En application de l'article 48 de la Constitution, le Gouvernement fixe comme suit l'ordre du jour de l'Assemblée nationale pour les journées des 2 et 3 décembre 1986.

« Mardi 2 décembre, après-midi :

- « Statut des navires et autres bâtiments de mer ;
  - « Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;
  - « Contrats d'affrètement et de transport maritimes.
- « Soir :

« Eventuellement, suite de l'ordre du jour ;

« Investissement locatif et accession à la propriété (conclusions de la C.M.P.)

« Mercredi 3 décembre, après-midi (après les questions au Gouvernement) :

« Limite d'âge des magistrats hors hiérarchie de la Cour de cassation (proposition de loi organique) ;

« Limite d'âge des membres du Conseil d'Etat et des magistrats de la Cour des comptes (proposition de loi).

« Soir, à vingt-deux heures :

« Suite de l'ordre du jour.

« Je vous prie de recevoir, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

L'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

2

### RAPPEL AU RÈGLEMENT

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Roux, pour un rappel au règlement.

**M. Jacques Roux.** Mon rappel au règlement concerne l'organisation des débats.

Nous voyons disparaître de l'ordre du jour la loi sur l'enseignement supérieur. S'il s'agissait d'un retrait, nous serions très satisfaits. En effet, la semaine dernière, le président du groupe communiste, André Lajoinie, a été le premier à

demander au Gouvernement de retirer ce texte. Le lendemain, lors des questions au Gouvernement, j'ai réitéré cette demande. Sur le moment, le Gouvernement n'a pas accepté, mais les propos du Premier ministre à la télévision montrent qu'il est urgent de retirer ce projet. En effet, le Premier ministre a fait état de défaillances dans l'enseignement supérieur et affirmé qu'un grand nombre d'étudiants en sortaient sans diplôme : ce texte, s'il est maintenu, ne fera qu'aggraver la situation.

Notre pays a besoin d'étudiants diplômés dont les diplômes soient valables. Nous disons par conséquent une nouvelle fois au Gouvernement : ...

**M. Pierre Meuger.** Il faut que les étudiants travaillent !

**M. Jacques Roux.** ...« Retirez ce projet de loi ! » C'est la seule façon de rendre service à l'enseignement supérieur et de lui permettre d'améliorer le contenu des formations qu'il dispense. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

**M. Pierre Meuger.** Vous n'avez rien compris !

**M. le président.** Mon cher collègue, votre rappel au règlement s'adressait à l'évidence au Gouvernement et non à la présidence. Ce soir, lors de la conférence des présidents, le président de votre groupe reprendra certainement les arguments que vous avez développés.

3

### DÉSIGNATION DE CANDIDATS A DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le ministre chargé des relations avec le Parlement une demande de désignation par l'Assemblée nationale de six députés appelés à siéger chacun au conseil d'administration des sociétés et de l'établissement public créés par la loi du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication.

Conformément à l'alinéa 8 de l'article 26 du règlement, je propose à l'Assemblée de confier à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales le soin de présenter les candidats.

Cette proposition sera considérée comme adoptée, en vertu de l'alinéa 9 du même article, si la présidence n'a été saisie d'aucune opposition dans le délai d'un jour franc.

A défaut d'opposition, les candidatures devront être remises à la présidence au plus tard le jeudi 11 décembre 1986, à dix-huit heures.

4

### RENVOI POUR AVIS

**M. le président.** La commission des affaires culturelles, familiales et sociales demande à donner son avis sur le projet de loi relatif au conseil de prud'hommes, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitution-

nelles, de la législation et de l'administration générale de la République (n° 495).

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

5

## STATUT DES NAVIRES ET AUTRES BÂTIMENTS DE MER

### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, modifiée par la loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984.

La parole est à M. Marc Bécam, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

**M. Marc Bécam, rapporteur.** L'Assemblée nationale est saisie aujourd'hui d'un ensemble de trois projets de loi que le Sénat a adoptés le 16 octobre dernier et qui tendent à modifier certaines dispositions de notre droit maritime afin de tenir compte de conventions internationales ratifiées par la France.

La spécificité du droit maritime tient non seulement à l'existence de formes très diverses de navigation et au développement des techniques, mais aussi au fait qu'il régit les relations commerciales entre les Etats. Les règles relatives à la circulation maritime, à la responsabilité, à l'assurance, au contrat d'affrètement et de transport ont fait - et continuent de faire - l'objet de conventions internationales.

Le souci d'éviter que des situations identiques soient réglées de façon différente selon qu'elles relèvent de la convention ou de la loi interne conduit donc le législateur à un effort d'harmonisation constant entre ces deux ordres de droit.

C'est à cette fin que le Parlement a adopté un texte, devenu la loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984 modifiant la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et bâtiments de mer. Cette loi avait pour objet principal d'harmoniser notre législation interne avec les dispositions de la convention de Londres du 20 octobre 1972 sur la responsabilité en matière de créances maritimes. Cette convention qui, je le souligne, est entrée en vigueur hier, 1<sup>er</sup> décembre 1986, est destinée à remplacer la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, dont certaines dispositions présentaient un caractère désuet : en particulier, les montants de limitation de responsabilités étaient devenus insuffisants en raison de l'inflation, et leur mode de calcul en francs Poincaré ne tenait plus compte de l'évolution du système monétaire international.

En conséquence, la convention de Londres a notamment pour objet de majorer très sensiblement les plafonds des limitations de responsabilité et de substituer, pour les pays membres du Fonds monétaire international, le droit de tirage spécial - le D.T.S. - au franc Poincaré pour l'évaluation de ces limites.

La majoration que réalise la convention de Londres s'applique de façon différente selon qu'elle concerne l'indemnisation des créances nées du chef de dommages corporels causés aux passagers transportés - c'est l'article 7 de la convention - ou qu'elle concerne l'indemnisation de toutes les autres créances, que les dommages soient corporels ou matériels - c'est l'article 6 de la convention.

S'agissant de l'indemnisation des dommages corporels de passagers, on se bornera à rappeler que le montant de la limitation de responsabilité est fixé à 46,666 D.T.S., de huit francs environ chacun, par passager, dans la limite d'un plafond fixé à 25 millions de D.T.S., ce qui permet l'indemnisation de 536 passagers au taux maximal.

S'agissant de l'indemnisation des autres créances, l'article 6, qui distingue entre les créances corporelles et les autres créances, institue un barème de responsabilité dégressif

tenant compte de la taille du navire ; la première tranche de responsabilité concerne les navires dont la jauge est inférieure à 500 tonneaux.

Selon l'évaluation faite par le Gouvernement, et en prenant en considération les seuls dommages matériels et corporels causés aux tiers, l'augmentation des limites de responsabilité, telle qu'elle résulte de la convention de Londres, représente de deux à huit fois les montants fixés par la convention de Bruxelles.

Telles sont les principales dispositions que la loi du 21 décembre 1984 a eu pour objet d'introduire dans notre droit interne et qui, selon les termes de son article 4, sont entrées en vigueur en même temps que la convention de Londres, c'est-à-dire hier.

L'harmonisation que la loi du 21 décembre 1984 a réalisée avec le droit international doit être approuvée dans son principe. Elle avait néanmoins suscité quelques réserves de la part des professionnels de la pêche. Ceux-ci avaient en particulier fait valoir que les dispositions en cause risquaient d'avoir des incidences financières non négligeables sur le montant des primes d'assurance qu'ils doivent acquitter. C'est la raison pour laquelle, à l'occasion de l'examen du projet de loi par le Parlement, en décembre 1984, ils avaient demandé au Gouvernement la mise en place d'un régime de limitation de responsabilité spécifique aux navires de moins de 300 tonneaux, dans la mesure où la plupart de ces professionnels sont propriétaires de navires dont la jauge est inférieure à ce chiffre. Le Gouvernement avait alors accepté le principe mais estimé qu'il ne lui était pas possible de donner suite immédiatement à cette demande - formulée, il faut le rappeler, alors que le projet de loi, déjà adopté par le Sénat, était en cours d'examen par l'Assemblée nationale - et qu'il devait disposer d'un certain délai pour procéder à des consultations et à des études, en particulier avec les assureurs, afin de proposer un dispositif qui donne satisfaction aux professionnels.

C'est à ce souci que répond le projet de loi soumis à notre examen, que le Sénat a adopté sous réserve d'amendements de portée essentiellement formelle.

La solution qu'il retient est simple : les limites de responsabilité fixées à l'article 6 de la convention de Londres pour les navires de 500 tonneaux sont diminuées de moitié pour les navires dont la jauge est inférieure à 300 tonneaux. Il faut souligner que cette solution ne remet nullement en cause l'adhésion de la France à la convention de 1972 puisqu'elle se borne à faire application d'un dispositif prévu expressément par la convention elle-même.

En effet, l'article 15 de la convention de Londres précise que le régime de la limitation de la responsabilité peut s'appliquer aux navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux d'un Etat partie, sous réserve que sa législation nationale le prévoie et qu'il en soit fait notification au dépositaire de la convention. Observons, au surplus, que la Grande-Bretagne a déjà fait usage de cette faculté.

La majoration qui sera appliquée aux primes d'assurance sera ainsi réduite de façon sensible. Selon les informations recueillies, les primes d'assurance ne devraient augmenter que de 2,5 à 5 p. 100 pour la couverture des dommages matériels et de 10 p. 100 pour la couverture des dommages corporels, alors qu'elles auraient augmenté de 25 p. 100 si aucune mesure n'avait été prise en faveur des navires de moins de 300 tonneaux.

Selon les informations qui m'ont été transmises sur le nombre de navires de moins de 300 tonneaux immatriculés au 30 décembre 1985, il apparaît que ce dispositif pourrait concerner en priorité quelque 380 navires armés au commerce ainsi que 12 000 navires de pêche. Il ne s'appliquera pas, en revanche, aux navires affectés au transport de passagers, notamment aux navires organisant des croisières, dans les Caraïbes, par exemple, dans la mesure où l'accroissement des charges d'exploitation qui résultera de l'application de la convention, c'est-à-dire la surprime correspondant à l'accroissement des responsabilités, pourra être reportée sur les usagers par le biais d'une augmentation, d'ailleurs modérée, des tarifs.

Le Sénat a complété le texte qui lui était soumis par un article nouveau qui précise, de façon expresse, que la loi sera applicable dans les territoires d'outre-mer et à Mayotte. Le Gouvernement n'avait pas fait figurer cette disposition dans son texte initial, estimant que l'application de la loi aux territoires d'outre-mer et à Mayotte revêt un caractère automa-

tique dès lors qu'il s'agit de modifier une loi elle-même expressément applicable dans les collectivités concernées. La commission des lois vous demande de retenir la solution du Sénat, à laquelle le Gouvernement s'est d'ailleurs rallié, qui ne paraît contraire ni aux dispositions de l'article 74 de la Constitution, ni à l'interprétation extensive que le Conseil constitutionnel leur donne. J'ajoute que les collectivités territoriales concernées ont été consultées et qu'elles n'ont émis aucune réserve sur cette disposition.

Un dernier problème doit être évoqué, celui de la date d'entrée en vigueur de la loi. L'article 2 du projet initial, tel que le Sénat l'a adopté, précise que l'entrée en vigueur de la loi interviendra en même temps que celle de la convention de Londres de 1972.

Or, cette convention est entrée en vigueur hier, à zéro heure, ainsi, d'ailleurs, que la loi du 21 décembre 1984 harmonisant notre droit interne avec les principales dispositions de cette convention.

Le maintien de l'article 2 que la commission des lois vous propose aura pour conséquence de donner un effet rétroactif à la loi : cet effet sera d'autant plus bref que la promulgation de la loi interviendra rapidement. La commission des lois suggère, afin d'éviter tout contentieux, que le texte soit promulgué dans les meilleurs délais.

La solution proposée permettra au régime dérogatoire que le projet tend à instituer pour les navires de moins de deux cents tonnes de s'appliquer de façon concomitante avec les dispositions de la convention et de la loi de 1984.

Ainsi, les incidences de ces trois textes sur les modalités de calcul des primes d'assurance pourront s'appliquer sans qu'il y ait de distorsion dans le temps.

Avant de conclure, je tiens à me faire le porte-parole de notre collègue Francis Delattre, qui, lors de l'examen du projet par la commission des lois, a souhaité connaître les intentions du Gouvernement en ce qui concerne les problèmes que soulève la navigation de plaisance : en particulier il voulait savoir s'il est envisagé de faire participer les plaisanciers au financement des organismes de sauvetage en mer.

**M. Pierre Meuger.** Ce serait la moindre des choses !

**M. Marc Bécam, rapporteur.** Merci, mon cher collègue ! (Sourires.)

En conclusion, la commission des lois vous demande, mes chers collègues, d'adopter le projet de loi sans modification. (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean Lacombe.

**M. Jean Lacombe.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'aurais pu profiter de l'occasion qui m'est offerte pour poser une série de questions intéressant la marine marchande, mais je préfère m'en tenir strictement au texte.

Mon intervention relèvera d'ailleurs davantage de l'explication de vote que d'une intervention dans la discussion générale proprement dite, car le texte qui nous est soumis - voté au Sénat, sauf erreur de ma part, à l'unanimité - peut très bien être ici voté à l'unanimité.

Il ne s'agit en effet que d'adapter une convention signée il y a dix ans. A l'époque, il n'avait pas été prévu de dispositions particulières concernant la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de moins de trois cents tonnes. Pour les raisons que le rapporteur a fort bien développées, nous ne pouvons que nous ranger aux conclusions de la commission. Nous nous réjouissons qu'une limitation soit établie afin d'éviter de pénaliser le fonctionnement de divers armements, notamment ceux qui sont liés à la pêche. Vraiment, ils ne mériteraient pas cela étant donné la situation actuelle de ce secteur économique !

Je signale à mon tour, je veux dire après le rapporteur, qu'indirectement les mesures prévues auront l'avantage de diminuer les primes d'assurance des navires. Elles provoqueront un allègement des charges, tout au moins pour le transport maritime de fret - je ne parle pas du transport de passagers. En tout cas, cela n'est pas négligeable. Compte tenu des difficultés de la marine marchande, toute mesure positive, aussi minime soit sa portée, ne peut être que bénéfique.

Par conséquent, les membres du groupe socialiste, comme ils l'ont fait en commission des lois - le rapporteur a omis de le signaler - voteront ce texte. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale?..

La discussion générale est close.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la mer.

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le projet de loi soumis à votre approbation, adopté en première lecture par le Sénat, a pour objet d'établir un plafond particulier de limitation de responsabilité pour les propriétaires de navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

En effet, les propriétaires de navires ont, contrairement au droit commun de la responsabilité illimitée, toujours bénéficié d'un régime de limitation de responsabilité pour les dommages causés par l'exploitation de leurs navires.

Les conventions internationales, comme les législations nationales de tous les pays maritimes, ont retenu le principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, principe sans lequel il ne saurait être question d'armer au commerce.

Les montants de limitation de responsabilité des armateurs ont été considérablement revalorisés par la convention de Londres, du 19 novembre 1976, sur les limitations de responsabilité en matière de créances maritimes. Le Parlement, par une loi du 21 décembre 1984, a apporté les modifications nécessaires à notre législation pour que celle-ci soit conforme à la convention - elle aura en particulier pour effet de relever considérablement le montant de la limitation de responsabilité pour les propriétaires de navires d'un tonnage inférieur ou égal à 500 tonneaux.

Aussi, monsieur Lacombe, contrairement à ce que vous indiquez, semble-t-il, la convention prévoit-elle d'instituer un régime spécifique de limitation de responsabilité pour les navires de moins de 300 tonneaux. La raison essentielle est que notre flotte de pêche est composée pour sa plus grande partie de navires de cette taille. Les armateurs français à la pêche ont demandé en effet de bénéficier de ce type de régime spécifique et j'ai accepté leurs propositions. Autrement, en effet, les coûts de l'assurance auraient atteint des niveaux trop élevés. Il est donc proposé, par le présent projet, de retenir pour les navires de moins de 300 tonneaux des montants s'élevant à la moitié de ceux prévus pour les navires de plus de 500 tonneaux. Ainsi que le rapporteur l'a indiqué, cette solution a déjà été retenue par le Royaume-Uni. De la sorte, nos armateurs à la pêche français ne seront pas défavorisés par rapport à leurs concurrents.

Je ne puis donc que remercier le rapporteur d'avoir invité la commission des lois à accepter le dispositif préparé par le Gouvernement et adopté par le Sénat.

J'ai bien noté également le souci du rapporteur de voir la loi promulguée dans les plus brefs délais, compte tenu du petit écart séparant la date d'application de la convention et celle du vote de la loi dans les conditions actuelles.

En conséquence, je demande à votre assemblée de bien vouloir adopter le présent projet.

Pour ce qui est de la possibilité de faire payer les plaisanciers pour subvenir aux besoins en financement de la société nationale de sauvetage en mer, je rappelle que des événements récents nous ont conduits effectivement à examiner de près cette question. Nous mettons au point un dispositif qui ne sera pas de contrainte, mais de très vive incitation. Il s'agit que les plaisanciers apprécient bien quels risques ils prennent en pratiquant leur sport ou leur loisir. Il faut qu'ils s'assurent dans de bonnes conditions, en proportion du risque encouru.

Des contacts devront être poursuivis avec les compagnies d'assurance. D'ailleurs, en même temps que l'assurance, on pourrait peut-être prévoir une adhésion à la S.N.S.M. - ou un dispositif permettant à la S.N.S.M. d'obtenir des moyens supplémentaires. Bien entendu, les plaisanciers qui ne voudraient pas se conformer à des règles de simple prudence, tout à fait élémentaires, devraient être sanctionnés comme il se doit. Les produits de la sanction éventuelle pourraient concourir à améliorer les moyens de fonctionnement de la S.N.S.M. (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

...1. **le président.** Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Sénat est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

### Articles 1<sup>er</sup> à 3

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. - Il est ajouté à l'article 61 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer un alinéa ainsi rédigé :

« 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 du 19 novembre 1976 précitée pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

« Art. 2. - La présente loi entrera en vigueur en même temps que la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976. » - (Adopté.)

« Art. 3. - La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte. » - (Adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

**M. Jean-Claude Gaudin.** Très bien !

6

## CODE DISCIPLINAIRE ET PENAL DE LA MARINE MARCHANDE

### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

La parole est à M. Marc Bécam, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

**M. Marc Bécam, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, mes chers collègues, la commission des lois a adopté, dans le texte du Sénat, le projet de loi modifiant la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Ce projet, qui tend à apporter à notre droit interne deux modifications principales répond au souci de donner toute son efficacité à la convention de Londres du 20 octobre 1972 relative à la prévention des abordages en mer.

Ratifiée par la France et publiée au *Journal officiel* du 6 juillet 1977, cette Convention définit de façon très complète un ensemble de règles destinées à faciliter la circulation maritime.

L'élaboration de ce dispositif est le résultat de la prise de conscience, au niveau international, de l'insuffisance de la réglementation en vigueur.

Je tiens à rappeler ici combien la série de catastrophes maritimes qui a frappé les côtes de la Bretagne entre le mois de mars 1967 et celui de 1980 a mis en évidence l'urgence d'établir une réglementation efficace. Malheureusement, elle a aussi été l'occasion de mesurer l'ampleur des crédits qu'il fallait engager pour remédier aux conséquences des dégâts causés par les naufrages de navires, en particulier de navires

comme l'*Amoco-Cadiz* ou le *Tonio* car les frais de réparation ont chaque fois dépassé 500 millions de francs - « actuels », évidemment !

C'est la raison pour laquelle j'insiste auprès du Gouvernement pour que, en toute circonstance, des crédits suffisants soient affectés aux opérations de prévention et de surveillance du trafic maritime. Eventuellement, il ne serait pas inutile, monsieur le secrétaire d'Etat, de rappeler quelles raisons ont conduit le Gouvernement à abandonner certains systèmes sophistiqués et très coûteux dont les études avaient été poursuivies pendant plusieurs années. Il s'agit de bien montrer les précautions prises et les efforts de prévention consentis.

Si des crédits suffisants étaient affectés aux opérations de prévention et à la surveillance du trafic, la portée du dispositif que ce projet tend à mettre en place serait renforcée.

Axée sur la prévention, la convention de Londres a permis la mise en place de trois dispositifs de séparation du trafic - d'ouest en est, à Ouessant, aux Casquets et dans le Pas-de-Calais. Initialement installés dans les eaux territoriales, ils ont été déplacés ensuite vers les eaux internationales, pour mieux contrôler une circulation que l'on sait très intense dans cette route maritime essentielle dans le monde.

Ces dispositifs de séparation de trafic ont pu être écartés de la terre par la construction de tours de contrôle dont la portée est évidemment d'autant plus grande qu'elles sont plus hautes.

S'agissant de la répression, je rappelle que la convention laisse à chaque Etat côtier partie à la convention le soin de constater et de sanctionner les infractions commises dans ses eaux territoriales, quelle que soit la nationalité du navire contrevenant.

Ainsi, selon les informations que j'ai pu recueillir, en 1985, 687 navires identifiés, dont 515 de nationalité étrangère, ont commis une infraction dûment constatée dans les trois dispositifs de séparation du trafic.

C'est beaucoup, mais l'Assemblée ne doit pas oublier que les rails, ou séparations de trafic, ne ressemblent pas à deux autoroutes bien tracées. Les conditions de navigation dans la tempête et dans le brouillard peuvent entraîner un navire à « sortir » involontairement de sa route. Bien des bateaux sont heureux d'être remis dans le bon chemin, si je puis dire, par les tours de contrôle qui les guident. Il ne s'agit pas exactement du même guidage que pour la navigation aérienne, mais ces dispositifs ont tout de même permis d'éviter - depuis six ans maintenant - que ne se renouvelle une catastrophe. Personne n'a d'ailleurs jamais prétendu que des catastrophes du même genre ne se reproduiraient pas : il reste que notre rôle consiste impérativement à limiter le plus possible les risques.

Or certaines infractions ne peuvent être sanctionnées actuellement avec toute l'efficacité souhaitable à cause de deux insuffisances de notre droit auxquelles ce projet tend précisément à remédier.

Le premier objectif du projet de loi est de compléter les dispositions de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926, portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, relatives à la fixation des critères de compétence géographique des juridictions appelées à connaître des infractions maritimes.

Dans sa rédaction actuelle, l'article 37 définit quatre critères qui donnent compétence à la juridiction, soit du lieu où le prévenu a sa résidence, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation du navire.

Ces dispositions, qui paraissent suffisantes lorsqu'il s'agit de poursuivre une infraction commise par un navire français, perdent de leur efficacité lorsque le navire est étranger. En effet, par définition, il n'est pas immatriculé en France.

En outre, il est peu probable que le prévenu ait sa résidence dans notre pays. Deux des critères fixés par l'article 37 sont donc inopérants à l'encontre des navires étrangers.

Pour donner plus d'efficacité à notre système répressif, il est proposé d'ajouter deux critères nouveaux qui donneront compétence géographique à la juridiction du port où le navire a été conduit, cela va de soi, s'il a été conduit dans un port, après avoir commis l'infraction, et à défaut à la juridiction du lieu où l'agent verbalisateur a sa résidence.

La commission a estimé que cette dernière disposition couvrirait l'ensemble des cas jusqu'à présent non envisagés par la loi. La résidence de l'agent verbalisateur paraît donner toute garantie.

Le dispositif proposé s'inscrit parfaitement dans l'évolution du droit maritime international qui reconnaît la souveraineté de l'Etat riverain pour réglementer la circulation maritime dans les eaux territoriales et sanctionner les infractions qui y sont commises.

En revanche, lorsque l'infraction est commise hors des eaux territoriales - l'éloignement du dispositif de surveillance maritime entraîne souvent les bateaux sur des routes internationales, en dehors de nos eaux territoriales - l'Etat côtier ne peut que constater l'infraction et en aviser l'Etat dont le navire bat pavillon : c'est lui, et lui seul, qui peut alors réprimer l'infraction.

Son attitude en la matière dépend de la réciprocité existante. Ainsi les autorités maritimes françaises exercent une surveillance attentive de la circulation dans les dispositifs de séparation de trafic installés dans les eaux internationales puis avertissent les Etats étrangers des infractions commises par leurs ressortissants : elles sont parfois sévèrement réprimées, mais d'autres fois elles ne le sont pas sévèrement.

Or notre droit actuel, tel qu'il résulte des dispositions de l'article 63 du code disciplinaire, ne permet pas de poursuivre les navires français pour les infractions dont ils se sont rendus coupables hors des eaux territoriales.

Le deuxième objet du projet est donc de combler cette lacune en appliquant aux infractions commises par les navires français dans les eaux internationales les sanctions fixées par l'article 63.

Comme pour le projet précédent, il est proposé d'étendre l'application du texte aux territoires d'outre-mer et à Mayotte.

Les assemblées territoriales, consultées en application de l'article 74 de la Constitution, ont approuvé l'extension proposée.

Tel est, mesdames et messieurs, le projet de loi adopté par le Sénat que la commission des lois vous demande d'adopter sans modification. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean Lacombe.

**M. Jean Lacombe.** Ce texte, comme le premier que nous avons examiné, tend à adapter notre droit interne aux dispositions de la convention internationale de Londres de 1972, s'agissant de prévenir les abordages en mer.

Le Gouvernement s'était d'ailleurs déjà engagé à en respecter les dispositions. Mais il n'existait dans notre droit interne aucune possibilité de poursuivre nos ressortissants en cas d'infraction au dispositif de séparation du trafic situé hors des eaux territoriales. Ce texte permettra désormais de poursuivre les contrevenants français. Je ne reviens pas sur ce qu'en a dit le rapporteur, car je suis entièrement d'accord avec lui, vous vous en doutez.

Je souligne que ce projet permettra également de poursuivre les capitaines de navires étrangers quand ceux-ci ne touchent pas un port français une fois l'infraction commise. La disposition est intéressante.

J'ai quand même deux questions à poser.

D'abord, à l'article 1<sup>er</sup>, n'était-il pas possible d'accorder la préférence aux juridictions françaises ? Je vois diverses possibilités de recours auprès de juridictions compétentes. Rien ne précise qu'il est possible de privilégier une juridiction française.

Deuxièmement, qui décide du lieu de la juridiction où doit être poursuivi le prévenu ?

J'attends vos réponses, monsieur le secrétaire d'Etat, mais sur le fond, nous ne pouvons qu'être d'accord avec ce texte, comme l'a été le Sénat, à l'unanimité.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la mer.

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat à la mer.** Le présent projet de loi, adopté en première lecture par le Sénat, a pour objet de sanctionner les infractions aux dispositifs de séparation du trafic commises par les navires français hors des eaux territoriales françaises.

La France a ratifié la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer qui permet à l'organisation maritime internationale d'instituer des dispositifs de séparation du trafic dans les zones de circulation maritime très dense. C'est le cas en particulier, on l'a dit tout à l'heure, au large d'Ouessant et des Casquets.

Les infractions aux règles sur les dispositifs de séparation du trafic sont, depuis une loi du 2 janvier 1979 modifiant l'article 63 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, sanctionnées par des peines correctionnelles lorsqu'elles sont commises dans les eaux territoriales. Or, vous le savez, les dispositifs de séparation de trafic se sont multipliés et adaptés depuis cette date, tant en eaux internationales que dans les eaux territoriales étrangères.

Sur ce point, je voudrais d'ailleurs répondre aux préoccupations du rapporteur sur la prévention et la surveillance du trafic maritime. Il faisait particulièrement allusion au dispositif qui était prévu au large d'Ouessant pour lequel un projet avait été étudié, que l'on appelait l'aide majeure à la navigation. J'ai été amené à interrompre la réalisation de ce dispositif dans la mesure où il apparaissait que, pour de multiples raisons, il n'était plus adapté aux problèmes à traiter et que sa réalisation posait en elle-même des problèmes à peu près insolubles. En effet, entre le moment où sa réalisation avait été envisagée et la période actuelle, divers éléments nouveaux sont intervenus, tout particulièrement en ce qui concerne les dispositifs de séparation de trafic. C'est ainsi qu'au large d'Ouessant les navires transportant du pétrole passent maintenant à plus de trois milles au large. C'est ainsi également que des équipements importants ont été mis en place qui permettent de suivre et de guider les navires dans de bien meilleures conditions.

Par ailleurs, on a constaté au cours des années passées une diminution constante des infractions commises. Le rapporteur a évoqué un chiffre effectivement assez important mais qui, rapporté à la circulation totale dans ces parages, devient tout à fait raisonnable. On le voit même régresser constamment avec, et le fait est assez rassurant, une diminution quel que soit le pavillon. Les problèmes qui s'étaient posés, particulièrement pour les navires battant pavillon dit de libre immatriculation ont, apparemment, été assez bien résolus depuis ces dernières années.

Enfin, le projet de phare s'est heurté à des difficultés insurmontables tant sur le plan technique que financier.

L'ensemble de ces considérations a conduit à abandonner ce projet, d'autant que l'on constate une diminution du nombre d'infractions.

Pour en revenir plus précisément au projet de loi, je répète que les infractions commises par les navires français hors des eaux territoriales françaises ne peuvent être sanctionnées par les dispositions de l'article 63 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande limité aux eaux territoriales.

De ce fait, notre pays ne remplit pas ses engagements internationaux puisque la convention de 1972, complétée par la résolution de l'O.M.I. du 15 novembre 1979, impose aux Etats du pavillon de sanctionner les infractions commises par leurs navires.

De même, il y a obligation pour tout Etat qui relève des infractions commises par des navires étrangers hors de ses eaux territoriales d'en faire rapport à l'Etat du pavillon.

La France ne manque pas de remplir cette dernière obligation. Elle a également eu l'occasion de recevoir d'Etats étrangers des rapports d'infraction commise par des capitaines de navires français en haute mer.

Le texte proposé doit permettre à la France de respecter intégralement ses engagements internationaux. Il est, en outre, proposé d'élargir, par une modification de l'article 37 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, les critères de compétence juridictionnelle existants, afin de faciliter la poursuite devant nos tribunaux des infractions commises par des capitaines de navires étrangers. La compétence sera ainsi donnée au tribunal du port où le navire a été conduit et à celui de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction.

Je remercie votre rapporteur d'avoir proposé à la commission des lois de reprendre le texte adopté par le Sénat, qui est celui du Gouvernement, sans y apporter de modification.

Le législateur aura ainsi comblé une lacune juridique, ce qui permettra à notre pays de respecter strictement ses engagements internationaux. En conséquence, je propose à votre Assemblée d'adopter ce projet de loi.

**M. le président.** Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Sénat est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

### Article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. - Le second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande est ainsi rédigé :

« La juridiction compétente pour connaître de l'action publique ou de l'action civile est celle : soit de la résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation du navire, soit du port où le navire a été conduit, ou, s'il n'a pas été conduit au port, celle de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction. Toutefois, s'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, la compétence est déterminée conformément aux dispositions spéciales relatives à l'enfance délinquante. »

M. Chaboche et les membres du groupe Front national (R.N.) ont présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après le mot : " débarqué ", insérer les mots : " ou du port d'embarquement s'il s'agit d'un port français ". »

La parole est à M. Dominique Chaboche.

**M. Dominique Chaboche.** Il s'agit d'un amendement purement technique visant à élargir le champ d'application de la loi et tendant à réparer une omission dans le texte originel. Je vous demande donc d'adopter cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Marc Bécem, rapporteur.** Cet amendement tend à ajouter un septième critère aux six critères que j'ai déjà exposés. Il y en a quatre dans la loi en vigueur, ce qui n'est pas suffisant à l'encontre des navires étrangers. La juridiction compétente pouvait être, notamment, celle du port d'immatriculation du navire, ou celle de la résidence du responsable de l'infraction, en général le commandant du navire qui, par définition, étant étranger lui-même n'a pas sa résidence en France.

Le texte du projet ajoute deux autres juridictions compétentes.

M. Chaboche nous propose, lui, d'ajouter la juridiction du port d'embarquement s'il s'agit d'un port français.

J'ai examiné cet amendement avec intérêt et attention pour voir s'il couvrirait un secteur qui avait pu être oublié. Il est vrai qu'un étranger peut être débarqué dans un port français, à l'occasion d'un carénage, d'une réparation. L'auteur de l'amendement pense donc aux infractions qui peuvent être commises par cet étranger avant que le bateau n'ait quitté le port ou quand le bateau est dans la zone portuaire.

Dans un premier temps, j'ai pensé que l'on pouvait adopter l'amendement, mais, en examinant l'ensemble du dispositif et après avoir consulté les juristes, celui-ci paraît inutile à la commission pour le motif que le sixième critère couvre tout ce qui n'est pas couvert par les autres : la juridiction du lieu où l'agent verbalisateur a sa résidence administrative. Si l'infraction est commise dans un port français par un équipage étranger, sous la responsabilité d'un commandant étranger qui embarque sur le bateau une fois la réparation faite, le critère de résidence de l'agent verbalisateur l'emporte et la compétence de la juridiction du port où a été commise l'infraction est d'évidence.

Par conséquent, la commission n'a pas retenu l'amendement tout en reconnaissant qu'il nous donnait l'occasion d'apporter des précisions devant l'Assemblée.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat.** Je considère également que cet amendement ne présente guère d'intérêt puisque les nouveaux critères de compétence prévus par le projet de loi, et notamment celui de la résidence administrative de l'agent ayant constaté l'infraction, couvrent tous les cas possibles.

Il peut même apparaître assez illogique de désigner comme juridiction compétente celle du port d'embarquement du prévenu alors que les infractions réprimées par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont en principe commises en mer, c'est-à-dire que, au moment de l'embarquement, l'infraction n'a pas été accomplie et donc que nul ne saurait être prévenu. Il y a là quelque chose qui apparaît tout à fait illogique, et un peu superflu dans la mesure où - et M. Bécem l'a très bien dit - le texte couvre la totalité des cas possibles.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Chaboche ?

**M. Dominique Chaboche.** Non, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 1 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

### Articles 2 et 3

**M. le président.** « Art. 2. - Il est inséré, après le troisième alinéa de l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926 précitée, un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Est puni des peines prévues par l'alinéa précédent le capitaine de tout navire français qui aura, hors des eaux territoriales ou intérieures françaises, enfreint les règles de circulation maritime édictées en application de la convention internationale de Londres du 20 octobre 1972, en vue de prévenir les abordages en mer, et relatives aux dispositifs de séparation de trafic. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

« Art. 3. - La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte. »

- (Adopté.)

### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** La parole est à M. Jean Lacombe, pour expliquer son vote.

**M. Jean Lacombe.** Comme je l'ai déjà indiqué, nous allons voter pour les textes qui nous sont proposés, dans la mesure où ils tendent à rendre notre législation conforme à certaines conventions.

Je ne serai donc pas intervenu à nouveau pour me borner à le répéter si M. le secrétaire d'Etat n'avait fourni, à la demande de notre rapporteur, un certain nombre d'explications relatives à l'abandon du projet de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant. Mais comme nous nous sommes expliqués sur ce point au cours du débat budgétaire, je n'y reviendrai pas plus.

Bref, nous votons ce projet, sans autre commentaire ou allusion à des problèmes qui dépassent très largement les textes qui nous sont soumis cet après-midi !

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

7

## CONTRATS D'AFFRÈTEMENT ET DE TRANSPORT MARITIMES

### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes modifiée par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979.

La parole est à M. Marc Bécem, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

**M. Marc Bécarn, rapporteur.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les règles relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritimes résultent notamment, sur le plan international, de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 portant unification de certaines règles en matière de connaissance.

Cette convention a fait l'objet de deux protocoles, l'un en date du 23 février 1968, l'autre en date du 21 décembre 1979 qui, comme la convention, ont été ratifiés par la France.

En droit interne, la matière est régie par la loi n° 66-420 du 18 juin 1966. Si, dans cette loi, les dispositions relatives au contrat d'affrètement ne présentent qu'un caractère supplétif, en revanche celles qui concernent les transports ont valeur impérative.

Ainsi qu'en dispose l'article 16, elles s'appliquent « aux transports effectués au départ ou à destination d'un port français qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie et, en tout cas, aux opérations de transport qui sont hors du champ d'une telle convention ».

Ainsi, coexistent deux systèmes juridiques qui nécessitent des adaptations permanentes afin d'éviter que des situations comparables soient réglées de façon différente selon qu'elles relèvent du droit interne ou des dispositions de droit international que la France a ratifiées.

C'est à ce souci d'adaptation qu'a répondu de façon prioritaire le vote de la loi du 18 juin 1966, dont l'objectif principal a été d'introduire dans notre droit interne certains des principes essentiels de la convention de 1924.

Toutefois, l'harmonisation entre les deux ordres de droit n'est pas aujourd'hui totalement satisfaisante, notamment parce que les deux protocoles de 1968 et de 1979 ayant complété la convention n'ont été que partiellement pris en compte au niveau de notre droit interne.

Les modifications que le projet de loi tend à apporter à la loi de 1966 poursuivent le rapprochement du droit interne avec le droit international et s'appliquent d'abord aux dispositions impératives qui régissent le contrat de transport de marchandises.

Sans entrer ici dans le détail du dispositif envisagé - je vous propose, pour cela, de vous reporter à mon rapport écrit - je préciserai simplement l'objectif principal des différents articles du projet.

L'article 1<sup>er</sup> insère dans le domaine législatif des dispositions de la convention de 1924 précisant le rôle juridique du connaissance : celui-ci vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, cette preuve contraire n'étant toutefois pas admise lorsque le connaissance est détenu par un tiers porteur de bonne foi.

Ces dispositions soulignent combien il est important que le connaissance revête un caractère non contestable. Il est le titre représentatif de la propriété de la marchandise et son détenteur doit pouvoir réclamer et obtenir la marchandise transportée.

L'article 2 a pour objet principal d'étendre à notre législation les dispositions du protocole de 1979 qui substituent à l'évaluation des limites de responsabilité du transporteur en francs Poincaré l'évaluation en droits de tirage spéciaux. L'application des dispositions du droit international aura pour conséquence, il faut le mentionner, un relèvement sensible des limites actuelles telles que le décret du 21 décembre 1979 les a fixées : avec un droit de tirage spécial au cours avoisinant 8 francs, la responsabilité du transporteur pourra être engagée dans la limite approximative de 5 333 francs par colis, contre 3 700 francs actuellement, ou de 16 francs par kilogramme de poids brut de marchandise perdue ou endommagée, contre 11 francs actuellement - soit deux unités de droit de tirage spécial par kilogramme.

L'article 3 complète l'article 32 de la loi de 1966 afin d'y faire figurer les dispositions du protocole de 1968 précisant que le délai d'un an, au terme duquel il ne peut plus être engagé d'action contre le transporteur à raison des pertes ou dommages causés à la marchandise, peut être prolongé par accord entre les parties.

Les modifications que le projet apporte aux dispositions de la loi de 1966 relatives au contrat de transport de passagers font l'objet des articles 4 et 6.

L'article 4 substitue au principe de la fixation par décret des limites de responsabilité applicables au transporteur de passagers les dispositions de la convention de Londres du

19 novembre 1976 - qui est entrée en vigueur hier, 1<sup>er</sup> décembre - précisant notamment que la limite applicable par passager ne peut être supérieure à 46 666 droits de tirage spéciaux ; plafond : 25 millions de droits de tirage spéciaux ; couverture : 536 passagers, au taux plein.

Là encore, l'application des dispositions internationales aura pour effet immédiat de relever de façon très importante le montant de limitation applicable aux dommages corporels des passagers.

L'article 6 du projet initial avait pour objectif de subordonner l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 4 du projet à celles de la convention de Londres ; celle-ci étant entrée en vigueur, le maintien de l'article 6 aurait pour effet de donner un caractère rétroactif aux dispositions de l'article 4, et la commission vous propose de le supprimer.

L'article 5 du projet modifie l'article 54 de la loi du 18 juin 1966 appliquant à l'entrepreneur de manutention le régime de responsabilité du transporteur afin de tirer la conséquence de l'évaluation en droits de tirage spéciaux du montant maximal de responsabilité qui lui est opposable.

La plupart des modifications que le Sénat a apportées au texte du Gouvernement ont reçu l'approbation de la commission. Il en est ainsi, en particulier, des dispositions de l'article 7 qui, résultant de l'adoption d'un amendement du Gouvernement, tend à proposer l'application de la loi aux territoires d'outre-mer et à Mayotte.

En revanche, la commission des lois a décidé la suppression, à l'article 2, des dispositions adoptées par le Sénat pour le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 28 de la loi du 18 juin 1966.

Cet article, je le rappelle, tend à aligner les limites de responsabilité applicables au transporteur sur les montants fixés par la convention de Bruxelles de 1924, modifiée par le protocole de 1979, soit 666,67 droits de tirages spéciaux - c'est très technique, mais il faut être précis - par colis ou par unité, ou bien deux unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

Estimant que cette formulation était susceptible de donner lieu à des interprétations contestables, dans le cas où seule une partie de la marchandise a été perdue ou endommagée, le Sénat a complété ce dispositif par des dispositions qui ont pour unique objet de préciser que « lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie du colis ou d'une unité, la limite de responsabilité visée à l'alinéa précédent ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité ».

La commission des lois a décidé la suppression de cet ajout, estimant que le texte du Sénat risquait d'entraîner des difficultés d'interprétation et revêtait même un caractère superfétatoire. En effet, les dispositions visées ne font qu'explicitement, sous une forme différente, la mention figurant à l'article 4 de la convention de Bruxelles auquel le projet fait expressément référence. Leur maintien dans un texte de nature législative paraît d'autant plus inopportun que le projet de loi tend à harmoniser notre droit interne avec la convention et qu'il ne convient pas, en conséquence, d'insérer des dispositions qui pourraient apparaître éventuellement comme une dérogation à celle-ci.

Sous cette réserve et compte tenu de la suppression proposée de l'article 6, la commission des lois vous demande, mes chers collègues, d'adopter le projet de loi.

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean Lacombe.

**M. Jean Lacombe.** Monsieur le secrétaire d'Etat, monsieur le rapporteur, je réalise qu'avec mon collègue Chaboche nous perturbons un débat entre Finistériens et même entre Finistériens du sud, puisque vous êtes tous deux originaires de la même région. Permettez-moi cette plaisanterie de méridional ! (*Sourires.*)

**M. Marc Bécarn, rapporteur.** Nous avons l'habitude des perturbations en bordure de mer ! (*Sourires.*)

**M. Jean Lacombe.** Ce texte d'harmonisation ne pose pas de problème puisqu'il vise simplement à incorporer dans la loi du 18 juin 1966 les dispositions de la convention du 25 août 1924, du protocole du 23 février 1968 et du protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979.

Il est nécessaire de rappeler ce qu'est le droit actuel en matière de contrats de transport maritime de marchandises. Sans vouloir entrer dans un autre débat puisque je m'en suis défendu tout à l'heure, il me semble en effet, monsieur le secrétaire d'Etat, que c'est en appréhendant l'ensemble des problèmes de la chaîne des transports qui se posent au niveau national et au niveau européen, dans la perspective de la déréglementation de 1992, que nous pourrions régler les difficultés actuelles, qui sont d'une certaine manière très anciennes, de la marine marchande proprement dite, celle-ci ne pouvant trouver son salut que dans le cadre de règlements beaucoup plus larges. De la sorte, même si ce texte bien modeste tend simplement à intégrer dans notre droit interne des dispositions résultant de la signature d'un certain nombre de conventions, son intérêt est plus grand qu'il n'y paraît.

Quel est donc le droit actuel en matière de contrats de transport maritime de marchandises ? La loi du 18 juin 1966 régit les transports effectués sur les relations maritimes proprement françaises ainsi que les transports internationaux ayant un élément de rattachement à la loi française. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 s'applique à la majorité des transports nationaux et tend à unifier les règles en matière de connaissance, ce qui est une excellente chose. Le protocole du 23 février 1968, ratifié par la France, a apporté de nombreuses modifications à cette convention. Certaines ont été prises en compte par la loi du 21 décembre 1979, et le projet de loi que nous examinons prévoit la mise en conformité du droit français avec celles qui ne l'ont pas été.

M. le rapporteur, de manière très honnête et très objective, a précisé la portée du dispositif proposé.

**M. Marc Bécam, rapporteur.** Merci !

**M. Jean Lacombe.** L'article 1<sup>er</sup> présente l'intérêt d'accroître la valeur juridique du connaissance, qui devient explicitement une présomption de réception de marchandises. Il s'agit là, je le répète, d'une excellente initiative.

L'article 2 améliore, soixante-deux ans après, des dispositions de 1924 relatives à l'évaluation des dommages, et il convient de s'en féliciter.

Les mesures prévues à l'article 3 sont favorables aux transporteurs mais d'une manière heureusement limitée par le prolongement du délai d'un an ordinairement appliqué à la présomption. C'est un élément positif.

A l'article 4, conformément à la convention de Londres du 19 novembre 1976, la responsabilité du transporteur en cas de dommages est déplaçonnée sous certaines conditions.

Tels sont les éléments qu'il me paraissait important de souligner. Dans la mesure où il s'agit d'adaptations techniques, nous ne pouvons, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'être favorables à ce projet de loi.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la mer.

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, l'exploitation commerciale des navires est soumise à des règles de droit international précises qui s'appliquent dans notre zone de souveraineté comme en haute mer et à l'étranger. Outre la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, d'autres conventions internationales régissent le transport par mer des passagers et des marchandises. Pour ces dernières, une convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, a pour objet de garantir la sécurité des transactions commerciales.

La législation française concernant les contrats de transport de marchandises par mer s'applique aux transports non régis par la convention de Bruxelles, que ce soient des transports purement nationaux ou des transports internationaux sur les relations avec des Etats non parties à cette convention.

Pour mieux tenir compte des modifications de 1968 à la convention de Bruxelles, notre loi interne du 18 juin 1966 a été une première fois modifiée par une loi du 21 décembre 1979. Toutefois, une harmonisation complète avec la convention internationale n'avait pas alors été réalisée.

Par ailleurs, le protocole du 21 décembre 1979, dont la ratification est en cours, introduit une innovation en substituant aux montants de limitation de responsabilité exprimés en francs-or des montants fixés en droits de tirage spéciaux, comme le font désormais les diverses conventions internationales. Aussi était-il nécessaire de tenir compte de cette innovation et de se référer directement au texte de la convention fixant les montants de limitation de responsabilité en droits de tirage spéciaux.

A cette occasion, il a été procédé à une mise en harmonie complète de notre loi avec les dispositions de la convention internationale et c'est pourquoi ce projet de loi comporte diverses modifications techniques.

Enfin, pour ce qui concerne le transport de passagers, depuis la dénonciation de la convention de Bruxelles de 1961 par la France en 1976, ce sont les montants fixés par notre législation qui s'appliquent. Ceux-ci, s'élevant à 82 000 francs par personne, étaient notoirement insuffisants et le Gouvernement a mis à profit l'entrée en vigueur de la convention de Londres de 1976, qui fixe des montants plus élevés, pour les introduire dans notre loi interne. Désormais, par voie de référence à la convention de 1976, le montant de limitation de responsabilité pour les dommages corporels subis par les passagers s'élève à 46 666 droits de tirage spéciaux, soit approximativement 260 000 francs français.

Cette amélioration très nette dans la situation des passagers victimes de dommages corporels est l'objet majeur de ce projet de loi. En même temps, celui-ci fixe les montants de responsabilité s'appliquant au transport de marchandises, exprimés désormais en droits de tirage spéciaux. Enfin il réalise une harmonisation de notre législation avec la convention internationale.

Il est vrai, comme l'a indiqué M. Lacombe, que c'est l'ensemble de la chaîne des transports qu'il faudra appréhender pour réaliser des progrès indispensables. Aujourd'hui, c'est un pas modeste mais néanmoins réel que nous faisons dans cette voie. C'est pourquoi je demande à l'Assemblée de bien vouloir accepter ce projet de loi, modifié par les amendements de la commission des lois.

**M. le président.** Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Sénat est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

## Article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. - Il est ajouté à l'article 18 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

## Article 2

**M. le président.** « Art. 2. - L'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 précitée est ainsi rédigé :

« Art. 28. - La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés au a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979.

« Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite de responsabilité visée à l'alinéa précédent ne s'appliquera qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité.

« Le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent toutefois convenir d'une somme supérieure.

« La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

« La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

« Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité, prévue au premier et au deuxième alinéa du présent article :

« a) S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

« b) En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissance et acceptée par le transporteur ; pareille déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

« Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de l'article 27 et du présent article, sauf s'il est prouvé que le dommage répond aux conditions fixées au a) du présent article.

« Lorsque la responsabilité est limitée conformément aux dispositions du premier ou du deuxième alinéa du présent article, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser les limites prévues auxdits alinéas. »

M. Bécem, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 28 de la loi du 18 juin 1966. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Marc Bécem, rapporteur.** Comme je l'ai expliqué dans la discussion générale, la commission des lois propose de supprimer cet alinéa qui résulte d'un amendement adopté par le Sénat. J'en rappelle les termes : « Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite de responsabilité... ne s'appliquera qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité. »

Le projet de loi faisant expressément référence à la convention de 1924, modifiée par les protocoles de 1968 et de 1979, il nous a paru que ces dispositions pourraient être interprétées dans un sens dérogatoire à la convention.

Sur ce point, on ne peut penser un instant que le Sénat aurait souhaité faire prévaloir le critère de l'indemnisation par kilogramme sur celui de l'indemnisation par colis ou par unité, « lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité ». En vertu de l'alinéa précédent, le choix doit en effet demeurer entre les deux méthodes d'indemnisation. Par ailleurs, l'indemnisation ne peut dépasser le préjudice subi.

Il faut donc en conclure que les dispositions adoptées par le Sénat, comme les débats le montrent, répondent à un objectif limité : préciser, lorsque le choix a été fait en faveur de l'indemnisation par kilogramme, qu'il ne peut être tenu compte que du poids de la marchandise effectivement perdue ou endommagée pour fixer le montant de la limite de responsabilité applicable. Or ces dispositions revêtent un caractère superfétatoire puisque l'article 4 de la convention de Bruxelles, auquel le projet renvoie expressément, dispose que lorsqu'il est fait application de l'indemnisation par colis, il n'est tenu compte que du « poids brut de marchandises perdues ou endommagées ».

La commission a donc décidé de supprimer cet alinéa et d'en revenir au texte initial du projet de loi.

Je rappelle d'ailleurs que le Sénat avait tenu un raisonnement identique au nôtre en supprimant, à l'alinéa précédent, les mots : « la limite la plus élevée étant applicable », au motif que ces termes faisaient redondance avec ceux de l'article 4 de la convention, auquel ledit alinéa renvoie expressément.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat.** Cet alinéa résultant d'un amendement du Sénat que le Gouvernement avait accepté, peut effectivement être supprimé dans la mesure où il va en quelque sorte au-delà des dispositions de la convention de 1924 modifiée. J'accepte donc la proposition du rapporteur.

Il me semble préférable de renvoyer cette question à un texte de nature réglementaire puisqu'elle relève de l'interprétation de la convention. Ce sera d'autant plus aisé que le décret portant application de la loi du 18 juin 1966 devra être modifié à la suite de l'adoption du présent projet par le Parlement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** M. Chaboche et les membres du groupe Front national (R.N.) ont présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Supprimer le huitième alinéa du texte proposé pour l'article 28 de la loi du 18 juin 1966. »

La parole est à M. Dominique Chaboche.

**M. Dominique Chaboche.** Monsieur le secrétaire d'Etat, cet amendement vise à supprimer une disposition qui nous semble inutile car il n'y a jamais, en pratique, de déclaration de valeur dans les transports sous connaissance.

En outre, on risquerait ainsi d'introduire un vice de forme au profit d'une partie contractante et au détriment du transporteur maritime ; ce serait donner un moyen dilatoire à une partie contractante de mauvaise foi.

Le droit maritime est un droit international à caractère coutumier forgé par des professionnels. Le projet de loi vise à introduire cette coutume dans notre droit positif. Il serait regrettable de vicier un texte qui, par ailleurs, est très cohérent.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Marc Bécem, rapporteur.** La commission a repoussé l'amendement pour la bonne raison que, contrairement aux affirmations de M. Chaboche, la déclaration de valeur dans les transports sous connaissance existe bel et bien.

**M. Jean Lacombe.** Tout à fait !

**M. Marc Bécem, rapporteur.** Non seulement elle existe dans la pratique, mais elle est prévue par la convention de Bruxelles de 1924.

Sur le fond, il serait extrêmement dangereux d'interdire à un chargeur de préciser dans le connaissance la valeur de la marchandise. Supposons que l'objet transporté soit un tableau de très grande valeur. On ne va pas estimer la Joconde au colis ou au poids ! Il est donc indispensable qu'il y ait une déclaration de valeur. Celle-ci étant inestimable, pourrait-on dire par paradoxe, la responsabilité du transporteur ne saurait être limitée selon les dispositions du droit commun.

Par conséquent, cette possibilité doit être conservée, à condition qu'il y ait accord entre les parties. L'article 28 de la loi de 1966 précise du reste que « le chargeur peut introduire une déclaration de valeur avec l'accord du transporteur ».

Puisque nous allons vers une économie plus libérale, laissons, de grâce, aux partenaires le soin de régler entre eux certaines modalités du contrat.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat.** Le rapporteur a exposé l'essentiel de ce qu'il fallait dire en la matière.

L'amendement présenté par M. Chaboche est contraire aux dispositions de la convention de 1924 modifiée. L'accepter reviendrait à instaurer des règles différentes pour les transports internes et pour les transports internationaux, ce qui n'est pas souhaitable. Cela serait même contraire à l'esprit du projet de loi qui a pour objet d'harmoniser la législation française avec les conventions internationales.

Je rappelle également qu'il s'agit d'une faculté offerte aux chargeurs et aux transporteurs. Il faut qu'ils soient d'accord pour soumettre le contrat de transport à une limitation de responsabilité supérieure à celle prévue par la convention internationale. La possibilité contractuelle est prévue par la convention internationale ; il ne convient pas de l'écarter car cela se ferait au détriment des chargeurs.

Pour ces raisons le Gouvernement s'oppose à l'adoption de cet amendement.

**M. le président.** Monsieur Chaboche, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Dominique Chaboche.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 3.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. la président.** Personne ne demande plus la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 2, modifié par l'amendement n° 1.  
(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

### Articles 3 à 5

**M. la président.** « Art. 3. - L'article 32 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 précitée est ainsi rédigé :

« Art. 32. - L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

« Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus à l'alinéa précédent, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation.

« Quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées au présent chapitre. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

« Art. 4. - L'article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 précitée est ainsi rédigé :

« Art. 40. - La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées à l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976, la limite applicable par passager étant égale au montant qui figure comme base de calcul au 1 dudit article. Pour ce qui concerne les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées au b) du 1 de l'article 6 de la même convention.

« Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. » - (Adopté.)

« Art. 5. - L'article 54 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 précitée est ainsi rédigé :

« Art. 54. - La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés à l'article 28 et par le décret prévu à l'article 43, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée. » - (Adopté.)

### Article 6

**M. le président.** « Art. 6. - Les dispositions de l'article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 précitée telles qu'elles résultent de la présente loi prendront effet le jour de l'entrée en vigueur pour la France de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976. »

**M. Bécam, rapporteur,** a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 6. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Marc Bécam, rapporteur.** Pratiquement, j'ai déjà défendu cet amendement.

La rédaction du projet initial était parfaitement justifiée. Mais, au mois d'octobre dernier, le Sénat avait, pour sa part, toutes raisons de préciser que les dispositions de l'article 40

de la loi du 18 juin 1966, telles qu'elles résultent du présent projet entreraient en vigueur « le jour même » où serait appliquée la convention de Londres du 19 novembre 1976.

Malheureusement, le calendrier des travaux de notre Assemblée a modifié le bon ordonnancement des choses : ce texte que nous devons examiner le 26 novembre ne vient en discussion que le 2 décembre.

Dans ces conditions, la commission des lois vous propose de supprimer cette disposition, en l'occurrence l'article 6, ce qui reviendra à rendre applicables les dispositions de la présente loi au jour de sa promulgation.

Pourquoi adopter ici une solution différente de celle que nous avons proposée pour l'application du premier texte examiné cet après-midi, s'agissant des bateaux de moins de 300 tonneaux ? Tout simplement parce qu'il peut y avoir des procédures en cours. Tout au long de l'année, des procédures contentieuses sont engagées. Celles qui auraient été avant l'application de la convention de 1976 seraient modifiées dans leur déroulement par des dispositions rétroactives, celles qui résulteraient du présent projet - même si la rétroactivité n'est que de quelques jours, il faut y songer.

A l'évidence, le texte en discussion va donner lieu à une navette, puisque nous avons déjà modifié le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> et que nous proposons d'en supprimer un autre. La navette peut d'ailleurs être brève. Il va de soi que la commission des lois n'impose nullement au Gouvernement une promulgation rapide. Elle considère que l'opportunité relève de son appréciation. Pour le premier texte discuté, elle a suggéré, au contraire, que la promulgation ait lieu très vite.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat.** C'est un amendement de bon sens ! Je ne peux que m'y rallier.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 2.  
(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'article 6 est supprimé.

### Article 7

**M. le président.** « Art. 7. - La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?  
Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.  
(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

8

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Discussion des conclusions du rapport n° 498 de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi tendant à favoriser l'investissement locatif et l'accès à la propriété de logements sociaux (1) (M. René Beaumont, rapporteur).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures vingt-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN

(1) Lettre du 1<sup>er</sup> décembre 1986 de M. le ministre chargé des relations avec le Parlement.