

Chapitre 1

L'existence du droit maritime

I. Les origines du droit maritime

Les origines du droit maritime sont naturellement de deux types. Ce droit prend naissance dans deux activités de l'homme : la navigation et le commerce ; ce sont ses origines factuelles (1.). Il se crée au fil du temps et connaît une certaine évolution avant d'être ce qu'il est aujourd'hui ; ce sont ses origines historiques (2.).

1. Les origines factuelles du droit maritime

Les origines factuelles du droit maritime sont la navigation maritime (A.), donc l'usage du navire (B.) et le commerce (C.) à l'occasion desquels se sont élaborées des règles.

A. La navigation maritime

Historiquement, la navigation maritime a été la cause de règles particulières en raison des dangers qu'elle représentait pour qui la pratiquait avant que ne s'améliorent ses conditions matérielles et techniques. Le droit maritime est d'abord le droit applicable au fait de navigation maritime qui présente des par-

ticularités fondatrices du droit maritime (a.) et qui justifie une définition (b.) nécessairement antécédente à celle du navire (c.).

a. Les particularités du fait de navigation maritime

Le fait de navigation permet au navire de s'éloigner, durant une certaine période et le soumet à la dangerosité de la mer. Ces trois particularités, l'éloignement, le temps et le danger de la navigation maritime, constituant des difficultés pour les hommes en tant qu'ils ne sont pas faits pour vivre en mer ont été palliées par des règles de droit et sont à l'origine du droit maritime.

Le navire, principal instrument de la navigation maritime est un meuble singulier et non un simple élément de cette catégorie juridique dans laquelle l'assigne l'article 531 du Code civil. Pour les meubles, en effet, la mobilité n'est qu'une propriété physique tandis que la mobilité du navire est non seulement l'une de ses propriétés mais aussi, comme pour les instruments de transport, sa finalité. Cette singularité du navire rend difficile sa localisation lorsque celle-ci est nécessaire pour déterminer le droit applicable à une situation juridique impliquant le navire.

L'éloignement et le temps de la navigation maritime justifient les règles du Code civil relatives à certains actes d'état civil. Il en est ainsi dans l'article 59 qui dispose : « *En cas de naissance pendant un voyage maritime, il en sera dressé acte dans les trois jours de l'accouchement sur déclaration du père, s'il est à bord. [...]* »

De manière similaire, les dispositions des articles 988 et 989 définissent la compétence, à bord des navires français pour recevoir le testament d'une personne présente à bord d'un navire.

La part irréductible de danger que représente la navigation maritime explique les règles de réparation en cas de dommages trouvant sa source dans un événement de mer. C'est le cas, en particulier de la règle de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire dont le régime actuel sera présenté ultérieurement (voir *supra*, p. 122). Ses origines et son évolution montrent comment le droit maritime a pris en compte l'importance du risque d'une navigation maritime.

Partie 1 — L'essence du droit maritime

Le fondement de la limitation de responsabilité se situe dans l'idée que l'armateur, propriétaire du navire, met en risque son navire. C'est ainsi qu'historiquement, en droit français, la limitation de responsabilité a d'abord été fixée par l'abandon en nature du navire et du fret parce que l'on considérait qu'il était juste que le propriétaire ne soit pas ruiné par une expédition maritime. Elle existait déjà dans l'ordonnance de Colbert de 1681 (T. II, Liv. VIII, art. 2).

Une convention de Bruxelles de 1957 a remplacé l'abandon en nature par la constitution d'un fonds de limitation qui est le système actuel. Selon les termes de Du Pontavice « à la responsabilité réelle de l'article 216 est substituée une responsabilité forfaitaire¹ ». La convention de 1957 avait été précédée par une convention du CMI du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de responsabilité des propriétaires des navires de mer. Celle-ci tentait de réaliser un compromis entre plusieurs systèmes qui cohabitaient alors dans l'ordre international : abandon en nature (système français), abandon en valeur² (système germanique), limitation forfaitaire (système anglais³) ou le système du choix entre l'abandon en nature et l'abandon en valeur.

La Convention 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires des navires de mer « fonctionna » jusqu'au naufrage du *Torrey Canyon* (pétrolier qui sombra en Manche au large des îles Sorlingues, le 10 mars 1967) qui mit en évidence le caractère dérisoire des plafonds de limitation et qui fit prendre conscience de la nécessité d'un instrument spécifique en cas de pollution marine. La réflexion ainsi entamée allait aboutir à la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes qui est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1986 et à la mise en place d'un mécanisme spécifique pour la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures⁴.

-
1. E. du Pontavice, *Le statut des navires*, Litec, 1976, p. 227.
 2. Le système germanique prévoyait que la valeur était estimée *a posteriori* au début de l'expédition. Dans ce système l'armateur perd la valeur du navire et le navire lui-même le cas échéant.
 3. Issu du *Merchant shipping act* de 1854.
 4. Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) du 29 novembre 1969 modifiée par un protocole du 27 novembre 1992 et consolidée à la même date (CLC 1969/1992).

b. La définition de la navigation maritime

Le domaine de la navigation maritime en tant que notion juridique, peut se définir d'un point de vue géographique et d'un point de vue matériel.

D'un point de vue géographique, la navigation maritime se fait sur mer. Cette affirmation, à l'accent d'une lapalissade, amène à considérer, en droit français, la distinction entre la navigation maritime et fluviale. Celui-ci en effet distingue du droit maritime qui s'applique au navire, le droit fluvial qui s'applique au bateau de navigation intérieure. Or, il est des espaces géographiques aux confins de la mer et du fleuve. Où commence et où s'arrête la navigation maritime ? Cette délimitation a été disputée par la doctrine.

Lyon-Caen et Renaud ont proposé le critère du premier pont fixe sur le fleuve ce à quoi Ripert répondait : « Et s'il n'y a pas de pont ? » et considérait qu'il fallait prendre en considération les limites de l'inscription maritime. L'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 1896 comprenait dans l'inscription maritime ceux qui exercent la navigation à titre professionnel sur la mer dans les ports ou les rades, sur les étangs ou canaux salés situés dans le domaine public maritime et « *dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point ou remonte la marée, et pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter* ». D'autres auteurs ont proposé de s'arrêter au dernier bureau de douane.

Pour la Cour de cassation, il est certain que des « *dispositions d'ordre purement administratif ne peuvent pas déterminer légalement, au point de vue des relations privées, le caractère de la navigation* » (Req. 13 février 1919, S. 1920, I, 1 340). Elle a jugé qu'un bac soumis à l'inscription maritime et qui possède un acte de francisation et un rôle d'équipage n'est pas pour ces raisons nécessairement un navire (Com. 8 octobre 1962, *DMF*, 1963, 17, note Jambu Merlin). Le navire doit être apte à affronter le risque de mer auquel la navigation maritime l'expose.

La dispute doctrinale s'est éteinte avec l'évolution du droit, en particulier le rapprochement des régimes juridiques du bateau et du navire. Cependant, il reste une différence majeure car le propriétaire du premier ne bénéficie pas de la responsabilité limitée que la loi du 3 janvier 1967 accorde au second, ce

Partie 1 — L'essence du droit maritime

qui donne lieu à des débats judiciaires. Alors que le bénéfice de la limitation de responsabilité était contesté au propriétaire dont le navire, effectuant une navigation sur la Saône, avait heurté un pont lui causant des dommages, la Cour de cassation approuve les juges du fond qui appliquent la loi de 1967 portant statut des navires. Celle-ci, en effet, n'exclut pas les dommages qui se sont produits à l'occasion d'une navigation fluviale et couvrent ceux qui sont en relation directe avec l'utilisation du navire (Cass. Com. 4 octobre 2005, *DMF*, 2006, 118).

L'étendue de la notion de navigation, d'un point de vue matériel, a été précisée dans un arrêt de la Cour de cassation rendu à propos de la taxe spéciale sur les contrats d'assurance contre les risques de toute nature de navigation maritime ou fluviale des bateaux de sport ou de plaisance. Dans un arrêt du 7 juin 2006 la chambre commerciale de la Cour de cassation donne une définition de la navigation de plaisance ou de sport et considère que « *par navigation, il convient d'entendre toute action sur le navire de plaisance ou de sport, en relation directe et immédiate avec celle se rapportant à sa destination, à savoir se déplacer d'un point à un autre dans le milieu naturel pour lequel il a été conçu et que l'amarrage dans un port sous abri ou non, ou à un point d'ancrage quelconque constituent des actes directs et immédiats de navigation* ».

Le dix-septième rapport annuel de la Commission supérieure de codification fait état d'une nouvelle définition de la navigation maritime dans un code des transports en cours d'élaboration. Elle serait, selon ce code « la navigation pratiquée en mer ainsi que celle pratiquée dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux dans les limites fixées par décret en Conseil d'État¹ »

B. L'usage du navire

Le navire est le moyen de réaliser une navigation maritime. Il est l'antécédent de la navigation qui serait, quant à elle, son conséquent, comme le disait Rodière. Il résulte de ce fait principal que le droit maritime concerne d'abord et avant tout le navire. Ce constat nécessite une définition du navire (a.), d'autant que d'autres

1. www.legifrance.gouv.fr, codification.

biens que lui sont mis à la mer par les hommes sans pouvoir être qualifiés comme tel. Ce sont des non-navires et des navires en question (b).

a. La définition du navire

Le navire, selon le droit maritime, est une catégorie générique à laquelle s'appliquent ses règles. À l'intérieur de la catégorie, il existe une grande variété d'individus, mesurable tant dans leurs formes, que dans leurs utilisations, allant du canot au porte-conteneurs. On ne peut que constater l'hétérogénéité physique de la catégorie. Cependant le droit fait fi des seules considérations physiques. Pour autant, il n'a pas de définition générique du navire. Un certain nombre de critères permettant de l'identifier peut cependant être répertorié, le critère déterminant de la qualification étant celui de l'aptitude à affronter le risque de mer auquel le soumet sa navigation.

α. L'absence de définition générique

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), qui pourtant attribue une nationalité au navire (voir *infra*, p. 88), l'envisage principalement comme un objet rattaché à un État puisqu'elle dispose, dans son article 17, « *Les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.* » Dans cette partie II de la convention, relative à la mer territoriale et à la zone contiguë, sont définies les règles applicables à tous les navires, et des catégories sont créées pour aménager l'application du droit de passage inoffensif (sur ces notions, voir *infra*, p. 72). Ainsi, l'article 29 distingue : les navires de guerre, les navires d'État autres que les navires de guerre, affectés à des fins commerciales ou non et les navires privés.

La loi française du 3 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer, ne donne pas davantage une définition du navire. On trouve cependant une définition, en droit interne, dans la loi du 1^{er} avril 1942, relative aux titres de navigation maritime. Dans son article 1^{er}, elle dispose qu'est considéré comme navire tout engin pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance.

Partie 1 — L'essence du droit maritime

Par ailleurs, le code des transports dont l'élaboration est à l'œuvre (voir page 12) est susceptible de comporter la définition suivante du navire : « est un navire pour l'application des dispositions du présent code, tout engin flottant construit et équipé pour la navigation maritime et affecté à celle-ci ». Ce texte est explicite sur la relativité de sa définition.

Le droit communautaire donne aussi des définitions relatives en ce qu'elles sont données « *au sens de la présente directive* ». Ainsi, par exemple, la directive 2002/6/CE du Parlement et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté, définit le navire auquel elle s'applique comme « *un navire de mer de tout type exploité en mer* » (art. 3, b). Il en est de même des conventions internationales intéressant le navire qui le définissent relativement à leur objet. Par exemple, la convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance, précise dans son article 1/b que « *Navire signifie tout bâtiment de mer, bâtiment ou engin ou structure capable de naviguer.* »

En définitive, cinq critères sont utilisés par les textes, la doctrine et la jurisprudence pour établir la qualification de navire, déterminante de l'application du droit maritime. Quatre d'entre eux sont à portée variable dans la mesure où ils participent à la qualification de manière plus ou moins efficace. Le dernier critère, celui de l'aptitude à affronter le risque de mer est déterminant.

β. Les critères variables de la définition du navire

Les quatre critères variables sont : la flottabilité, les caractéristiques techniques, l'existence d'un équipage, la réalisation d'un transport.

Le navire est un engin flottant selon la majorité de la doctrine qui retient donc le critère de la flottabilité comme élément de la qualification de navire. Ce critère n'est toutefois pas déterminant puisque certains textes considèrent que des engins non flottants sont également des navires. Il en est ainsi des aéroglisseurs et des hydroglisseurs que l'article R 212-1 alinéa 2^d du Code des ports maritimes considère comme navires pour l'application de certaines de ses dispositions. De même, la jurisprudence a considéré qu'un aéroglisseur marin se déplaçant en prenant appui sur un coussin d'air sans véritablement toucher la surface de

l'eau et donc sans flotter, est un navire¹. Inversement, d'autres textes refusent à l'aéroglesseur la qualité de navire, ainsi la convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes dispose que la « *présente Convention ne s'applique pas aux aéroglesseurs* ». Quant à la doctrine, elle est partagée sur la question de la nature juridique de l'aéroglesseur. Rodière et Du Pontavice considéraient qu'il était peu important que « *l'engin soit hybride et évoque techniquement l'avion*² ». Le professeur Rémond-Gouilloud estime quant à elle que de tels engins ne doivent pas être considérés comme des navires³.

Les caractéristiques techniques s'entendent du tonnage, de la dimension, de la présence d'un pont ou de machines (ou moteur). Alors que dans un arrêt ancien, la Cour de cassation a considéré que « *la notion de navire peut s'étendre à tous bâtiments de mer quelle que soit leur dimension*⁴ », sa jurisprudence plus récente y fait référence tantôt pour refuser la qualification de navire, tantôt, au contraire pour qualifier un engin de navire sans tenir compte de ses spécificités techniques. Ainsi, a-t-elle censuré un arrêt d'appel qui a refusé la qualification à un Zodiac qui était bateau de secours d'un yacht de plaisance. La CA d'Aix-en-Provence avait jugé qu'il n'était ni bateau de navigation intérieure étant donné sa destination (utilisé uniquement en mer) ni navire de mer car ses caractéristiques techniques (inférieur à deux tonneaux de jauge, non ponté, dépourvu d'aménagements sauf un moteur de quarante chevaux) ne permettaient pas de le destiner à la navigation en pleine mer. La Cour de cassation censure alors en ces termes : « *Le Zodiac, bateau de secours d'un yacht de plaisance destiné à la navigation en mer... doit être utilisé uniquement en mer dès lors la qualification de cette embarcation doit être considérée comme rentrant dans les prévisions de l'article 407⁵ du Code de commerce* » (Cass. Com. 27 novembre 1972, GIPSY II, DMF, 1973, 160).

1. Conseil d'État, 19 décembre 1979, arrêt Hoverlloyd, DMF, 1980, p. 231.

2. *Droit maritime, op. cit.*, p. 41.

3. M. Rémond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pedone, Paris, 1993, p. 51.

4. Cass. Com. 20 février 1844, S. 1844, 97.

5. Ce texte n'existe plus aujourd'hui, il prévoyait qu'en cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.