



3^e édition

Droit maritime

Arnaud Montas

TOUT LE COURS

À JOUR
DES DERNIÈRES
RÉFORMES

Vuibert

VUIBERT DROIT

Collection dirigée par Frédéric Debove

Directeur de l'Institut de droit et d'économie de l'université Panthéon-Assas
Ancien membre du Conseil national des universités

DROIT MARITIME

3^e édition

Arnaud Montas

Maître de conférences HDR de droit privé et sciences criminelles
Université de Bretagne Occidentale (UBO)
UMR Amure – Institut universitaire européen de la mer

Vuibert

ISBN 978-2-311-40820-1

La loi du 11 mars 1957 n'autorisant aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (alinéa 1^{er} de l'article 40).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Le photocopillage, c'est l'usage abusif et collectif de la photocopie sans autorisation des auteurs et des éditeurs. Largement répandu dans les établissements d'enseignement, le photocopillage menace l'avenir du livre, car il met en danger son équilibre économique. Il prive les auteurs d'une juste rémunération. En dehors de l'usage privé du copiste, toute reproduction totale ou partielle de cet ouvrage est interdite.

Des photocopies payantes peuvent être réalisées avec l'accord de l'éditeur.

S'adresser au Centre français d'exploitation du droit de copie :

20, rue des Grands-Augustins, F-75006 Paris. Tél. : 01 44 07 47 70

Sommaire

Table des sigles et abréviations	V
---	---

Introduction	1
---------------------------	---

Première partie LE NAVIRE DE MER

Chapitre 1. Le statut du navire.....	35
---	----

Chapitre 2. L'exploitation du navire.....	69
--	----

Chapitre 3. La limitation de responsabilité de l'armateur	117
--	-----

Deuxième partie LES ÉVÉNEMENTS DE MER

Chapitre 1. L'abordage	131
-------------------------------------	-----

Chapitre 2. Les avaries communes.....	139
--	-----

Chapitre 3. L'assistance maritime	147
--	-----

Chapitre 4. Le sauvetage maritime.....	157
---	-----

Troisième partie LES MENACES EN MER

Chapitre 1. La piraterie maritime.....	165
Chapitre 2. Le terrorisme maritime.....	173
Chapitre 3. Les trafics illicites en mer	177

Quatrième partie LE COMMERCE EN MER

Chapitre 1. Les affrètements maritimes.....	189
Chapitre 2. Les transports maritimes	205
Chapitre 4. Les assurances maritimes.....	239

Cinquième partie LA POLLUTION DES MERS

Chapitre 1. La prévention des dommages de pollution.....	263
Chapitre 2. La responsabilité des dommages de pollution.....	271

Bibliographie	285
----------------------------	-----

Table des matières	287
---------------------------------	-----

Table des sigles et abréviations

ADMA	<i>Annuaire de droit maritime et aérospatial</i>
ADMO	<i>Annuaire de droit maritime et océanique</i>
AESM	Agence européenne pour la sécurité maritime
AIFM	Autorité internationale des fonds marins
AIS	Automatic Identification System
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BTL	<i>Bulletin des transports et de la logistique</i>
Bull. civ.	<i>Bulletin des arrêts de la Cour de cassation</i> (chambres civiles)
CAF	coût, assurance, fret
CAMP	Chambre arbitrale maritime de Paris
CDPMM	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande
Ch. Lords	Chambre des Lords
CIJ	Cour internationale de justice
CJCE/ UE	Cour de justice des communautés européennes / de l'Union européenne
CLC	Civil Liability Convention
CMB	Convention des Nations unies sur le droit de la mer
CMI	Comité maritime international
CNUCED	Conférence des Nations unies pour le commerce et le développement
CNUCIN	Convention des Nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires
CNUDCI	Commission des Nations unies pour le droit commercial international
COLREG	International Regulations for preventing Collisions at sea (v. RIPAM)
Cons. const.	Conseil constitutionnel
Conv.	Convention internationale
Conv./ C-EDH	Convention (/ Cour) européenne des droits de l'Homme
D.	<i>Recueil Dalloz</i>
Dir.	Directive UE
DMF	<i>Droit maritime français</i> (depuis 1949)
Dr. pén.	<i>Droit pénal</i> (revue)

Dr. soc.	<i>Droit social</i> (revue)
DTS	droits de tirages spéciaux
EEE	Espace économique européen
ENIM	Établissement national des invalides de la marine
FAP	franc d'avaries particulières
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
FOB	<i>free on board</i> , franco à bord
Gaz. CAMP	<i>Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris</i>
Gaz. Pal.	<i>Gazette du Palais</i> (revue)
HNS	Hazardous and noxious substances (v. SNPD)
Incoterms	International commercial terms
ISM	International Safety Management, Code international de gestion de la sécurité
ISPS	International ship and port facility security, Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
JCP. G ou E	<i>Jurisclasseur périodique (La Semaine Juridique), édition Générale ou Entreprise</i>
JULIS	juridictions du littoral spécialisées
LL	Load Line, convention sur les lignes de charge
LLMC	Limitation of Liability for Maritime Claims
MARPOL	convention pour la prévention de la pollution par les navires
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MLC	Maritime Labour Convention, convention du travail maritime
MOU	Memorandum of Understanding
NVOCC	Non vessel owner container carrier
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations unies
P & I Clubs	clubs de protection et d'indemnisation
QPC	question prioritaire de constitutionnalité
Rec. CE	<i>Recueil des décisions du Conseil d'État (Recueil Lebon)</i>
Rev. crit. DIP	<i>Revue critique de droit international privé</i>
Rev. dr. transp.	<i>Revue de droit des transports</i>
Rev. sc. crim.	<i>Revue de science criminelle et de droit pénal comparé</i>
Rev. Scapel	<i>Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports</i>
RGDIP	<i>Revue générale de droit international public</i>
RID comp.	<i>Revue internationale de droit comparé</i>

RID mar.	<i>Revue internationale de droit maritime</i>
RIF	Registre international français des navires
RIPAM	Règlement international pour prévenir les abordages en mer (v. COLREG)
RTD civ.	<i>Revue trimestrielle de droit civil</i>
RTD com.	<i>Revue trimestrielle de droit commercial et de droit économique</i>
RUE	<i>Revue de l'Union européenne</i>
S.	<i>Recueil Sirey</i>
SAR	Search and Rescue, convention sur la recherche et le sauvetage maritimes
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses (v. HNS)
SOLAS	Safety of life at sea
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
STOPIA	Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
TAAF	Terres australes et antarctiques françaises
TIDM	Tribunal international du droit de la mer
Trib. mar.	tribunal maritime
TOPIA	Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
UMS	Universal Measurement System
ZEE	Zone économique exclusive

Introduction

Tonnerre de Brest !

Si, de manière générale, le droit maritime contient l'ensemble des règles juridiques qui déterminent et organisent les activités humaines en mer¹, le sens de cette discipline aussi originale qu' ancestrale dépend cependant de la définition que l'on choisit d'en donner (section 1). Conditionné par le droit de la mer avec lequel il ne doit cependant pas être confondu (section 2), le droit maritime, applicable en milieu hostile, s'appuie de nos jours sur un *corpus* juridique international, régional et interne désormais conséquent (section 3). Pour s'assurer de sa bonne application, la matière est pour l'essentiel interprétée et sanctionnée par les juridictions de droit commun ; elle l'est aussi parfois par des tribunaux spécialisés dans les litiges maritimes (section 4).

Section 1 DÉFINITION(S) ET SENS DU DROIT MARITIME

S'agissant d'une matière polymorphe, la définition du droit maritime est nécessairement plurielle (I). Fondé sur les risques de mer qui en expliquent le particularisme structurel (II), le constat est sans appel que le mouvement qui anime le droit maritime depuis les origines (III) a progressivement dessiné les traits d'une discipline aussi exigeante que passionnante. Si l'objet premier du droit maritime tient dans la navigation qui se fait sur mer, celle-ci s'inscrit dans les objectifs universels de sécurité et de sûreté maritimes (IV).

1. Y. Tassel, « Le droit maritime ; Un anachronisme ? » *ADMO* 1997, t. XV. 143 : « *Il s'agit des règles relatives aux choses aptes à se trouver en mer, aux activités liées à la mer, aux événements se produisant en mer, aux hommes qui vont en mer et enfin aux espaces marins. Bref, le droit maritime est l'ensemble des règles de droit dont l'hypothèse contient le mot navire ou le mot mer et leurs dérivés.* »

I. Définition(s) du droit maritime

« *Il y a trois sortes d'Hommes* », écrivait Platon dans *Critias*, « *les Morts, les Vivants, et Ceux qui vont en Mer.* » Pour ces derniers, le droit maritime incarne un système original gouverné par son propre *corpus* de normes et ses propres institutions. Conçu à travers les siècles pour répondre à des questions dont l'originalité provient du risque inhérent à la surface des mers, le droit maritime – branche du droit privé largement teintée de droit commercial¹ – désigne l'ensemble des situations juridiques exposées aux risques de la mer. S'agissant de protéger tout à la fois l'homme des périls de la mer et la mer des activités humaines, des règles juridiques spécifiques, sans objet sur terre mais nécessaires en mer, sont mises en œuvre afin d'y réguler la présence humaine, qu'elle soit justifiée par la volupté des flots, le goût du risque, le sens du devoir ou l'appât du gain.

Au-delà du dénominateur commun que représente l'exposition d'une situation au risque de mer, définir le droit maritime n'est pas chose aisée. Si son objet essentiel tient dans les règles applicables à la navigation maritime, les choses juridiques de la mer sont d'une très grande variété et les liens entre elles ne sont pas toujours évidents. C'est ainsi que l'apparition de nouveaux *droits maritimes* est liée à l'émergence de questions juridiques contemporaines comme de la nécessité de protéger le milieu marin au cœur duquel les activités humaines se déploient. Le droit maritime désigne par conséquent un système extrêmement vaste de règles se définissant par leur objet : les activités humaines en mer.

Le droit maritime n'existe pas en tant que discipline unitaire. Cependant, plus qu'une adaptation, il est une déclinaison particulière des questionnements juridiques du droit commun, qu'il adapte en les mâtinant d'un particularisme structurel tenant dans leur exposition au risque de mer. C'est pourquoi le Professeur Bonassies y voit « *l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine* »² et Ripert, dans une définition plus imagée, « *le droit de tous les rapports juridiques dont la mer est le théâtre* »³. Le droit maritime contient ses propres normes, ses propres méthodes et ses propres solutions, de telle sorte qu'il ne se borne pas à adapter des règles générales (le droit commun) à un objet particulier (la mer). Au contraire, « *il contient un ensemble de règles originales conservées par la tradition ou créées pour des besoins pratiques ; c'est justement pour cette originalité qu'il mérite d'être connu* »⁴.

1. G. Piette, *Droit maritime*, Pédone, 2017, n° 6, p. 11.

2. P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 3^e éd., LGDJ, 2016, n° 1, p. 1.

3. G. Ripert, *Traité de droit maritime*, t. I, 4^e éd., Rousseau, 1952, n° 1.

4. R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit maritime*, 12^e éd., coll. Précis, Dalloz, 2000, n° 1, p. 2.

II. Fondement(s) du droit maritime

Le fondement le plus pertinent du droit maritime tient dans les risques de mer, risques naturels ou humains fondateurs et fédérateurs autour desquels la matière est ordonnée¹ : « *Le péril de la mer imprègne et modèle le droit maritime tout entier*². » Qu'il soit danger (« *péril de la mer* »), aléa marin (« *fortune de mer* »), « *le risque est à la mer une réalité de tous les instants* »³ et la construction du droit maritime repose sur la nécessité de l'affronter. Au cours de l'expédition maritime, le risque de mer est perçu comme un danger dont il faudra au mieux parer la survenance, au pire atténuer les conséquences.

La mer apparaît alors comme une école du risque et le droit maritime comme le droit des risques de mer⁴. C'est ainsi que des règles originales s'organisent autour de ces risques, règles fondées sur la solidarité des gens de mer tout comme sur la responsabilisation de ses acteurs.

Ainsi, alors que le navire se caractérise par son aptitude à affronter le risque de mer, ses occupants qui ont accepté de s'y exposer méritent sans doute du droit un traitement particulier, « *différent de celui que le droit terrien a imaginé pour ceux dont les pieds sont fermement incrustés dans la glèbe d'un quelconque terroir* »⁵.

En droit maritime, la notion de risque de mer a motivé l'émergence d'une responsabilité spécifique qui repose, d'une part et principalement, sur la faute (à contre-courant des évolutions du droit commun) et, d'autre part, sur la limitation de la réparation en cas de dommage consécutif à sa réalisation. Il s'agit par ce système de protéger à la fois les personnes et le patrimoine de ceux qui s'exposent à l'omniprésence du risque, tout en défendant la sécurité maritime par et pour une meilleure régulation des comportements.

Ces règles dessinent les pourtours d'une responsabilité maritime originale qui se présente parfois comme un privilège accordé aux acteurs de l'expédition. Néanmoins, conditionné par la nature de l'événement, cet avantage ne tiendra que face au risque de mer ; il cédera, selon les cas, devant le fait fautif de l'homme.

1. D. Schadée, « La mer comme mère du droit », in *Études offertes à René Rodière*, Dalloz, 1981, p. 513.

2. A. Vialard, *Droit maritime*, PUF, 1997, p. 53.

3. *Ibid.*, p. 39.

4. Ph. Delebecque, « Le droit maritime français à l'aube du XXI^e siècle », in *Études offertes à Pierre Catala*, Litec, 2001, p. 930.

5. A. Vialard, *Droit maritime, op. cit.*, p. 16.

En contrepartie du risque, c'est à l'échelle humaine de l'expédition comme à celle globalisée du monde maritime que les instincts de solidarité des gens de mer se sont développés en obligations juridiques. Fondées sur ce sentiment d'interdépendance qui a toujours existé entre aventuriers des mers, ces règles spéciales ont fait du droit maritime un droit « *solidariste* »¹.

Le risque de mer est donc à la source des règles les plus originales du droit maritime, ayant trait à la solidarité et à la responsabilité. Constituant un ensemble très original à défaut d'être complètement autonome², ces règles dessinent aujourd'hui un équilibre évolutif mais cohérent, l'existence des unes puisant sa justification dans celle des autres.

III. Mouvement(s) du droit maritime

En mouvement perpétuel, le droit maritime s'est toujours affirmé comme un droit précurseur. C'est en effet parce qu'« *il éprouve le besoin de créer dans certains cas une solidarité d'intérêts que le droit terrestre ne connaît point* »³, que le droit maritime a souvent mis en mouvement l'idéal de solidarité qui l'innerve pour consacrer des règles d'abord spécifiques, qui se sont ensuite manifestées en droit commun : « *Il ne faut pas craindre d'accuser le particularisme du droit maritime s'il conduit à d'heureux résultats.* »⁴ Nées de la nécessité, les solutions du droit maritime qui ont été reproduites par le droit commun sont légion. L'obligation de sécurité, consacrée au début du siècle dernier en matière de transport de passagers par mer⁵, a notamment depuis lors été déclinée à l'envi. Plus récemment, le droit des transports maritimes a provoqué l'émergence de concepts juridiques désormais fiables : il en est ainsi de la dématérialisation des documents de transport ou de l'émergence du droit de l'environnement, né avec les marées noires occasionnées par de funestes naufrages. L'obligation d'assistance aux personnes en péril y est traditionnelle, alors qu'elle n'est que récente en droit terrestre. Les règles gouvernant les accidents de la navigation contiennent des dispositions originales que la jurisprudence a su concilier avec les solutions du droit commun, sans toujours choisir entre elles. En 2012, la reconnaissance du préjudice écologique dans l'affaire *Erika* a permis sa

1. A. Vialard, *Droit maritime, op. cit.*, p. 53.

2. Sur l'ancestral débat de l'autonomie ou du simple particularisme du droit maritime, v. E. du Pontavice, « État actuel et avenir du droit maritime », *ADMO* 1993, t. XIII. 38 ; Ph. Delebecque, « Le droit maritime français à l'aube du XXI^e siècle », *op. cit.*, p. 930 ; A. Montas, « Le rapport du droit maritime au droit commun », *DMF* 2008. 307.

3. G. Ripert, *Traité général de droit maritime*, t. III, 3^e éd., Rousseau, 1929, n° 2175, p. 158.

4. *Ibid.*, n° 2140.117.

5. Cass. civ., 21 novembre 1911, *S.* 1912, 1, p. 73, note Ch. Lyon-Caen ; *D.* 1913, jurispr. p. 249, note J. Sarrut.

généralisation dans le Code civil par la loi dite biodiversité du 8 août 2016¹. Dans le même mouvement, certaines règles marquantes du droit maritime longtemps ignorées du droit commun y émergent progressivement, comme la limitation de responsabilité, étendue en droit maritime et désormais connue du droit des terriens. C'est « *la mer comme mère du droit* »².

En prenant la précaution de ne pas considérer le droit maritime comme une simple application du droit terrestre aux gens et aux choses de la mer³, il demeure qu'« *en circonstances imprévisibles et insurmontables, là où le droit commun s'incline et abdique, le droit maritime a au contraire pour fonction d'anticiper le pire* »⁴. C'est ainsi, aujourd'hui et demain, que de nouveaux questionnements agitent et agiteront le droit maritime : qu'il s'agisse des navires autonomes/sans équipage⁵, de la cybersécurité maritime⁶, des énergies marines renouvelables⁷ ou de la lutte contre le réchauffement climatique, les interrogations ne manquent pas.

IV. Objet(s) du droit maritime

A. L'objet premier : la navigation maritime

La navigation maritime, qui constitue l'une des formes les plus anciennes de communication entre les hommes, est aussi un prodigieux vecteur du commerce international. L'expression « navigation maritime » est d'ailleurs souvent assimilée à celle de navigation commerciale, qui en est certainement la branche la plus aboutie puisque l'on estime aujourd'hui à environ 90 % la part du commerce mondial qui s'effectue par voie maritime. Le volume total des échanges commerciaux opérés par le secteur des transports maritimes a constamment progressé tout au long du siècle dernier, puis

1. L. n° 2016-1087, JO 9 août.

2. D. Schadée, « La mer comme mère du droit », *op. cit.*, p. 513.

3. G. Ripert, *Traité général de droit maritime*, t. III, *op. cit.*, n° 1913, p. 108.

4. M. Rémond-Gouilloud, « Événements de mer et responsabilité », *ADMO* 1998, t. XVI, p. 188.

5. G. Piette, « Les navires sans équipage. Sur les rapports entre les inventions techniques et les concepts juridiques », *D.* 2019. 899. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, JO 26 déc. (dite LOM, spéc. art. 135, III, 1°) envisage de modifier le Code des transports afin de permettre la navigation de navires autonomes ou commandés à distance.

6. V. not. les directives (OMI) sur la gestion des cyber-risques maritimes (2017), Circulaire MSC.1-FAL.1/Circ. 3. O. Lasmolles, « Cybersécurité et navires sans équipage », *DMF* 2019. 771 ; G. Piette, « La sécurité en droit maritime à l'épreuve des nouvelles technologies », in L. Siguoirot (dir.), *Transport et sécurité*, LexisNexis, 2019, p. 317.

7. G. Guéguen-Hallouet et H. Levrel (dir.), *Énergies marines renouvelables. Enjeux juridiques et socio-économiques*, Pedone, 2013.

quadruplé au cours des 50 dernières années, passant de 2,5 milliards de tonnes en 1970 à 10,7 milliards de tonnes en 2018¹. À l'épreuve des épisodes du Brexit² et du Covid-19³ qui, parmi d'autres, ont pu bousculer en 2020 des équilibres parfois précaires, le trafic maritime mondial se porte plutôt bien. Même si sa croissance a quelque peu ralenti en 2018, avec des volumes en augmentation de 2,7 % contre 4,1 % en 2017, le secteur dépasse aujourd'hui les 11 milliards de tonnes. La CNUCED prévoit d'ailleurs une croissance de 2,6 % en 2019 et un taux de croissance annuel moyen de 3,4 % pour la période 2019-2024⁴. Cet essor continu s'explique par la libéralisation parfois déraisonnable des économies et l'industrialisation croissante et mondialisée qui ont alimenté le libre-échange et accru la variété des produits de consommation, parfois jusqu'à l'extrême.

Flotte mondiale. En mai 2019, la flotte mondiale, enregistrée sous plus de 150 pavillons et exploitée par plus de 775 000 marins de toutes nationalités, comptait plus de 57 000 navires commerciaux transportant tous types de marchandises, pour une capacité totale dépassant pour la première fois le cap des 2 milliards de tonnes de port en lourd (ci-après Tpl)⁵. Les vraquiers, qui assurent le transport du minerai de fer, du charbon ou des céréales, constituent à eux seuls près de 40 % du tonnage mondial, suivis par les pétroliers, qui en constituent un tiers, puis par les porte-conteneurs qui, bien qu'assurant plus de la moitié de la valeur monétaire totale du commerce maritime, ne représentent « que » 13 % du tonnage mondial en Tpl. La répartition par pavillon de la flotte mondiale a été considérablement modifiée par le recours massif des armateurs, pour des raisons économiques et fiscales, aux pavillons de libre immatriculation, dits aussi « de complaisance », qui abritent aujourd'hui – en tonnage – près de la moitié de la flotte mondiale de commerce. En 2019, les flottes nationales les plus importantes par pavillon sont celles du Panama, du Liberia, des îles Marshall, de Hong Kong et de Singapour. Le gigantisme naval est également à l'œuvre puisque, entre 2006 et 2019, la taille moyenne d'une unité est passée de 14 000 à 20 500 Tpl; sans surprise, c'est du côté des porte-conteneurs que l'évolution est la plus spectaculaire, puisque la taille moyenne en Tpl a augmenté de 64 % sur la même période.

1. CNUCED, *Étude sur les transports maritimes*, 2019.

2. P. Chaumette, « L'impact maritime du Brexit », *Neptunus*, vol. 26, 2020/2, en ligne.

3. *DMF* n° 827, sept. 2020, numéro spécial « Droit maritime et Covid-19 ».

4. Selon les prévisions de la CNUCED (*ibid.*), le conteneur (+4,5 %), le vrac sec (+3,9 %) et le gaz (en raison notamment des enjeux liés au réchauffement climatique) devraient être les facteurs premiers de cette évolution.

5. Le premier milliard avait été franchi en 2006; le troisième est annoncé pour 2033.

Flotte française. Selon l'*Institute of Shipping, Economics and Logistics* (ISL), la flotte française se situait au 1^{er} janvier 2019 au 29^e rang des flottes mondiales en termes de taille du pavillon, et au 22^e rang mondial pour sa flotte contrôlée (pavillon France et tiers). Selon les chiffres du ministère de la Transition écologique et solidaire, la flotte de commerce sous pavillon français compte, au 1^{er} janvier 2020, 420 navires d'une jauge brute de plus de 100 UMS¹. Elle se compose de 186 navires dédiés au transport, qui totalisent plus de 6 millions de jauge brute, avec une capacité d'emport de plus de 7 millions de Tpl. À côté, quelque 242 navires dédiés aux services maritimes totalisent 386 148 UMS. Cette flotte est répartie entre les différents registres d'immatriculation du pavillon national : Registre international français (RIF), registre métropolitain, registres d'outre-mer². Figurant en quatrième position du classement du Mémorandum de Paris (Paris MOU) en juillet 2019, le pavillon français est l'un des plus sûrs au monde. Les données 2018-2019 publiées par l'*International Chamber of Shipping* (ICS) abondent en ce sens sur des critères de qualité environnementale, de sécurité des navires et de droit social. La flotte de commerce française est diverse : pétroliers, gaziers, porte-conteneurs, cargos, rouliers et transbordeurs, paquebots, câbliers, navires offshore, remorqueurs, bateaux-pilotes, etc. Alors que l'âge moyen de la flotte mondiale de transport s'élève à 17,4 ans au 1^{er} janvier 2020³, celui de la flotte de transport française est de 10,1 ans.

B. L'objet ultime : la sécurité et la sûreté maritimes

À l'épreuve des risques de mer, le droit maritime a toujours été ordonné autour du double objectif de *sécurité* et de *sûreté* de la navigation maritime. Dans les deux cas, il s'agit de veiller à ce que l'expédition soit protégée par un *corpus* de règles préventives et dissuasives propres à en assurer le bon déroulement. L'idée est de protéger le navire et ses accessoires, de même que les personnes et les marchandises embarquées, contre les risques dommageables ou infractionnels que l'expédition peut causer ou subir.

Si l'on distingue aujourd'hui sécurité (*safety*) et sûreté (*security*) maritimes, l'emploi pertinent de ces mots n'est pas toujours aisé. Si ces expressions-cadres englobent des problématiques de grande ampleur qu'il est difficile de délimiter précisément, elles se distinguent cependant par le

1. Pour *Universal Measurement System*.

2. Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna.

3. 15,5 ans dans l'Union européenne.

type de dangers qu'elles appréhendent : autour du critère de l'intentionnalité, la sécurité s'applique aux risques de mer, la sûreté aux menaces en mer.

La **sécurité maritime** traite des risques de mer, quelle qu'en soit la nature : humaine, naturelle ou désormais technologique. Sous cet angle, l'objectif commun de sécurité maritime participe de la nécessité d'affirmer la prévention des risques maritimes et de minimiser les conséquences de leur survenance. Elle vise en ce sens la sécurité des personnes qui s'exposent à ce risque, celle du navire qui l'affronte, celle de l'environnement qu'il menace et, enfin, celle du commerce qu'il entoure. Parmi les instruments les plus fameux, on trouve les Conventions SOLAS¹, STCW², MARPOL³ ou encore MLC, 2006⁴.

La **sûreté maritime** cible la protection de l'expédition contre les menaces d'actes illicites ou d'actions intentionnelles et néfastes dirigés contre les ports, les installations portuaires, le navire, ainsi que les personnes et les biens à bord⁵. Il pourra s'agir, dans une grande variété, de piraterie, de terrorisme, de trafics illicites ou encore de cybersécurité. Dans ces cas, parmi d'autres instruments, le Code ISPS⁶, la Convention de Rome du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, ou encore la Convention de Palerme du 15 novembre 2000 de lutte contre la criminalité transnationale organisée serviront de support à l'application des droits nationaux. En droit français, depuis un décret du 9 décembre 2016⁷, le décret du 30 août 1984⁸ comporte désormais un titre dédié à la sûreté maritime.

1. Conv. Londres, 1^{er} nov. 1974, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

2. Conv. Londres, 7 juill. 1978, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

3. Conv. Londres, 2 nov. 1973, pour la prévention de la pollution par les navires.

4. Conv. du travail maritime, 2006 (MLC ou CTM).

5. Y. Tephany, *La Lutte contre les activités illicites en mer*, thèse, Nantes 2019 ; A. Montas, « La sûreté du transport maritime : Étude des sources », in L. Siguoirt (dir.), *Transport et sécurité*, *op. cit.*, p. 67.

6. Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), 12 déc. 2002.

7. Décr. n° 2016-1693, 9 déc. 2016, *JO* 10 déc.

8. Décr. n° 84-810, 30 août 1984, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires, *JO* 1^{er} sept., modif. Décr. n° 2020-600, 19 mai 2020, *JO* 21 mai.

Section 2

DROIT MARITIME ET DROIT DE LA MER

Discipline attachée au droit international public, le droit de la mer est l'ensemble des règles qui déterminent le statut juridique des mers et les droits et obligations des États en matière d'utilisation des espaces maritimes¹. Longtemps coutumière, la matière, qui a pour la première fois fait l'objet d'une codification en 1958, est désormais contenue dans la Convention des Nations unies du 7 décembre 1982 sur le droit de la mer (ci-après CMB), signée à Montego Bay et entrée en vigueur 16 novembre 1994, et qui rassemble plus de 130 États, à l'exception notable des États-Unis.

Ce célèbre texte reprend pour l'essentiel les dispositions antérieurement dégagées par la coutume internationale, tout en instituant des règles nouvelles. Affaiblissant le principe de la liberté de la haute mer, le nouveau droit international de la mer en a restreint l'étendue territoriale en accroissant les droits des États sur leurs eaux riveraines. Réglementant l'usage de la haute mer, il confie par ailleurs la gestion de l'exploitation des grands fonds sous-marins à une institution internationale, l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) Ignorant les eaux intérieures qu'elle définit par ce qu'elles ne sont pas, la CMB propose à l'inverse un découpage original des surfaces et volumes océaniques, en fonction de la possibilité pour les États d'y exercer juridiction et/ou souveraineté. De la sorte, si la délimitation de certains espaces maritimes est étroitement liée à la souveraineté des États (I), d'autres espaces relèvent plus modestement de leur territorialité (II).

I. Les espaces liés à la souveraineté

Les zones sous souveraineté sont des zones assimilées au territoire terrestre de l'État riverain, sur lesquelles il exerce pleinement ses pouvoirs d'État souverain. Il en est ainsi de ses eaux intérieures et de sa mer territoriale (approche horizontale), sur lesquelles la souveraineté de l'État concerné s'étend de l'espace aérien au fond des mers et à leur sous-sol (approche verticale).

1. J.-P. Pancraccio, *Droit de la mer*, coll. *Précis*, Dalloz, 2010.

A. Les eaux intérieures

Situées à l'intérieur de la ligne de base¹ des eaux territoriales, les eaux intérieures comprennent les eaux maritimes adjacentes au territoire terrestre de l'État riverain. Baignant le littoral, elles se trouvent en deçà des limites de la mer territoriale (CMB, art. 8).

Le principe en la matière tient dans l'affirmation de la souveraineté de l'État riverain sur ses eaux intérieures (art. 2) et par là dans la reconnaissance du droit de cet État d'exercer sur les navires étrangers en séjour dans ses ports toutes ses prérogatives de souveraineté (sécurité maritime, règlements de navigation, protection de l'environnement, douanes, lois de police, etc.).

Cependant, l'expression de la souveraineté n'y est pas absolue. En effet, la coutume internationale admet qu'un État ne peut refuser à un navire de commerce étranger le libre accès dans ses ports, sous réserve des dispositions de l'article 25.2 de la CMB qui permettent à l'État côtier de prendre toute mesure nécessaire afin de prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ses eaux.

De la même manière, l'usage international veut que les autorités locales n'interviennent à bord d'un navire étranger qu'avec discrétion et seulement si le capitaine en fait la demande ou si l'ordre public du port est troublé. Les Conventions SOLAS (règle 19), MARPOL (art. 5.2) et STCW (art. 10) autorisent cependant l'État du port à effectuer une inspection approfondie s'il a des raisons de penser que le navire ne respecte pas la réglementation internationale. Plus contraignant, le Memorandum de Paris (MOU) du 26 janvier 1982 prévoit que chaque État signataire mettra en place un système de contrôle en vue d'assurer que les navires étrangers, même ressortissants d'un État non signataire, sont conformes aux normes internationales dont il donne la liste. Si un manquement grave est constaté, l'autorité portuaire peut interdire au navire en cause de reprendre la mer avant qu'il n'ait remédié au défaut relevé.

B. La mer territoriale et la zone contiguë

– La mer territoriale s'appuie sur les lignes de base côté territoire terrestre et se prolonge jusqu'à 12 milles vers le large. Les eaux territoriales sont des eaux de souveraineté étatique, comme le rappelle l'article 2 de la CMB : « la souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures (...), à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territo-

1. La ligne de base est la limite qui définit les eaux intérieures d'un État, à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale. La ligne de base normale est la ligne de marée basse.

riale. » Les lois de police et de sûreté s'y appliquent au navire étranger. Cela implique qu'un État a le droit d'imposer l'ensemble de ses prérogatives au navire étranger entrant dans ses eaux territoriales, sous réserve du droit accordé au navire étranger d'y pratiquer un « *libre passage inoffensif* ».

Manifestation d'une souveraineté aménagée, l'article 17 de la CMB donne de la notion de libre passage inoffensif une définition extensive. Le passage désigne le fait de traverser les eaux territoriales, soit pour entrer dans les eaux intérieures, soit, sans entrer dans les eaux intérieures, pour se rendre en un autre point. L'article 25-2 de la CMB reconnaît cependant à l'État côtier le droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir la violation de ses réglementations de même qu'en cas de passage « offensif » (CMB, art. 29 et 30).

Le passage doit être inoffensif, ce terme étant strictement entendu : le passage doit être continu et rapide, tout arrêt étant en principe interdit sauf incident ordinaire de navigation ou cas de force majeure. Si le navire en libre passage n'est pas assimilé à un navire en haute mer, il doit cependant respecter la réglementation de l'État riverain en ce qui concerne la pollution, la sécurité de la navigation ainsi que la pêche. En revanche, l'État riverain ne doit normalement pas stopper un navire en libre passage pour exercer sa juridiction pénale à l'égard d'une personne se trouvant à bord, et ce alors même qu'une infraction pénale aurait été commise pendant le passage. Il en est autrement si l'infraction commise est de nature à troubler l'ordre public dans la mer territoriale, si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État côtier ou si l'assistance des autorités locales a été demandée.

– La **zone contiguë** est contiguë à la zone territoriale ; d'origine douanière, elle ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins à partir des lignes de base, donc de 12 milles au-delà de la mer territoriale. La France s'est dotée d'une telle zone par la loi n° 87-1157 du 31 décembre 1987 relative à la lutte contre le trafic de stupéfiants¹ et qui a modifié le Code des douanes. Parmi d'autres compétences spécialisées et limitées en matières douanière, fiscale, sanitaire et d'immigration (CMB, art. 33), l'État côtier peut notamment y exercer un droit de poursuite à l'égard de navires étrangers afin de prévenir ou réprimer les infractions à ses lois, dès lors que commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

1. JO 5 janv.

II. Les espaces liés à la territorialité

A. La zone économique exclusive

Située au-delà des eaux territoriales, la zone économique exclusive (ZEE) permet aux États riverains d'y exercer des droits exclusifs d'exploitation des ressources de la mer, des fonds et du sous-sol marin. La France s'est dotée dans le principe d'une ZEE par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976¹. Son régime est différent de celui de la mer territoriale puisque l'État ne dispose sur sa ZEE que « *de droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles* » (CMB, art. 56). À ce titre, l'État riverain a la responsabilité principale (« *droits, juridictions, obligations* ») concernant la protection et la préservation du milieu marin ainsi que la recherche scientifique marine. Il a donc compétence pour instituer toute réglementation destinée à « *prévenir, réduire et maîtriser la pollution* » sous la seule condition qu'elle soit en harmonie avec les conventions internationales applicables en la matière.

Le navire étranger en passage ou en séjour dans la ZEE doit se soumettre aux règles édictées par l'État riverain dans ses domaines de compétence (pêche, exploitation des ressources naturelles, pollution), sous peine d'arraisonnement et de sanctions.

B. Le plateau continental

Le plateau continental est la plate-forme sous-marine qui prolonge le continent par une pente généralement douce. L'expression désigne les fonds marins et leur sous-sol au-delà de la mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre d'un État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, dans la limite des 200 milles des lignes de base. Aux termes d'un arrêt rendu le 20 février 1969 relatif au plateau continental de la mer du Nord, « *le droit de l'État riverain sur son plateau continental a pour fondement la souveraineté qu'il exerce sur son territoire dont le plateau continental est le prolongement naturel sous la mer* »². L'État côtier exerce des droits souverains et exclusifs sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

1. JO 18 juill.

2. Rec. 1969.30.

III. « L'espace de tous » : la haute mer

Dégagé au xvii^e siècle par Grotius, le principe de liberté de la haute mer est affirmé par l'article 87 de la CMB : « *La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral.* » La liberté de la haute mer implique celle de la navigation et de survol ainsi que la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins, de construire des îles artificielles, de la pêche et la liberté de la recherche scientifique. En revanche, « *aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* » (art. 89).

Le principe de la juridiction exclusive en haute mer de l'État du pavillon est affirmé par l'article 92 de la CMB. À ce titre, tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle exclusifs dans les domaines administratif, technique et social (art. 94-1). En cas d'abordage ou de tout autre incident qui engage la responsabilité disciplinaire ou pénale du capitaine ou d'un membre de l'équipage, il ne peut être intenté de poursuites que devant les autorités de l'État du pavillon ou de l'État dont l'intéressé a la nationalité. On notera que l'article 97 de la CMB ne concerne que les infractions aux règles de navigation ; il ne s'applique pas aux infractions de droit commun, pour lesquelles les règles générales reprennent leur force. Ces règles impliquent encore qu'un État ne peut, en haute mer, exercer aucun droit de souveraineté sur un navire arborant le pavillon d'un autre État.

L'article 111 accorde par ailleurs un « droit de poursuite » à l'État côtier, qui implique qu'un navire étranger peut être poursuivi en haute mer si les autorités compétentes de l'État côtier ont de sérieuses raisons de penser qu'il a contrevenu à ses lois et règlements et sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions. La poursuite sera dite « chaude » si elle est immédiate et continue¹.

1. Cass. crim., 16 janv. 2007, Navire *Apache*, DMF 2007. 946, obs. J.-P. Beurier.

Section 3

LES SOURCES DU DROIT MARITIME

Depuis les origines, l'histoire du droit maritime est très riche et a justifié de nombreuses études¹. Inspiré par l'esprit de la *Lex Rhodia de Jactu*² davantage que par le droit romain, le droit maritime prend naissance sous la forme d'usages. Parmi les sources les plus marquantes, les Rôles d'Oléron adoptés par Aliénor d'Aquitaine vers 1150 inspireront de nombreux textes. Plus tard, le Consulat de la mer du XIII^e ou du XIV^e siècle couvrira la construction des navires, le transport de marchandises et les événements de mer. Au XVII^e siècle, l'ordonnance de la Marine de Colbert d'août 1681, riche de 704 articles, aura une influence décisive sur l'élaboration du droit maritime contemporain et survivra même à la Révolution française, si bien qu'en 1807 le livre II du Code de commerce reprendra l'essentiel du droit maritime élaboré sous le règne de Louis XIV. Bien que devenue obsolète, l'ordonnance de Colbert ne sera abrogée que par une ordonnance du 22 avril 2006. Le livre II du Code de commerce sera souvent modifié pour tenir compte de l'évolution des choses du droit maritime et de l'émancipation des règles internationales. Entre 1966 et 1969, les « lois Rodière » – la *Lex Rodiera*³ – consacreront l'affranchissement du droit maritime hors du Code de commerce. Fin 2010, le Code des transports viendra rationaliser et homogénéiser le droit maritime français.

Liées entre elles par un double rapport d'autorité et de complémentarité, les sources du droit maritime relèvent aujourd'hui de règles internationales (I), de règles régionales (II) et de règles internes (III).

I. Les sources internationales

À défaut d'une unification systématique⁴, l'internationalisme est de l'essence du droit maritime. Au-delà des droits internes, le droit maritime s'est toujours inscrit dans une dimension internationale, caractérisée par le rôle prépondérant joué par les institutions internationales dans la production du droit maritime.

1. D. Gaurier, « Rappel historique sur les droits maritimes », in P. Chaumette (dir.), *Droits maritimes 2021/2022*, coll. Action, Dalloz, n° 02.00 et s. et les réf.

2. La *Lex Rhodia de Jactu* est le plus ancien recueil de lois et usages maritimes de la Grèce Antique.

3. L'expression est empruntée au Professeur Bonassies, in « La loi maritime du Doyen Rodière doit-elle être réformée ? », *DMF* 2009. 809.

4. M. Rimaboschi, *L'Unification du droit maritime*, thèse, PUAM, 2006.

Quantitativement, les conventions de droit maritime sont très nombreuses ; qualitativement, si certains textes font figure de piliers du droit maritime, d'autres ont une portée plus modeste par leur objet ou le régime juridique qu'ils organisent. En toute hypothèse, prétendre en proposer la moisson ne serait pas raisonnable, c'est pourquoi seules les principales conventions seront citées ci-dessous, avant d'être développées plus en avant dans les développements qui les intéressent.

A. Les conventions CMI

Les principaux instruments internationaux adoptés dans le cadre du Comité maritime international¹ (CMI), qui est une organisation internationale non gouvernementale ayant pour objectif de contribuer à l'uniformisation et à l'harmonisation des différentes législations maritimes au niveau mondial, sont au nombre de huit.

1. Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, entrée en vigueur le 1^{er} mars 1913.
2. Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, entrée en vigueur le 1^{er} mars 1913.
 - Protocole du 27 mai 1967, entré en vigueur le 15 août 1977.
3. Convention du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (« règles de La Haye »), entrée en vigueur le 2 juin 1931.
 - Protocole du 23 février 1968 (« règles de Visby »), entré en vigueur le 23 juin 1977.
 - Protocole du 21 décembre 1979 (« protocole DTS »), entré en vigueur le 14 février 1984.
4. Convention du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, entrée en vigueur le 2 juin 1931.
5. Convention du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État.
 - Protocole du 24 mai 1934, entré en vigueur le 8 janvier 1937.
6. Convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, entrée en vigueur le 14 septembre 1955.

1. www.comitemaritime.org

7. Convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, entrée en vigueur le 20 novembre 1955.
8. Convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, entrée en vigueur le 24 février 1956.

B. Les conventions OMI

Organisation intergouvernementale de l'ONU siégeant à Londres et regroupant 169 États et 3 États associés¹, l'Organisation maritime internationale (OMI)² succède en 1958 à l'Organisation maritime consultative internationale (OMCI), organe essentiellement technique créé en 1948 et dont le rôle se limitait à adopter résolutions et recommandations sans caractère obligatoire. Suite au naufrage du *Torrey Canyon* le 18 mars 1967 et à la première grande marée noire qui en découla, les États confièrent à l'OMI l'ensemble des questions juridiques posées par la matière.

La structure de l'OMI est semblable à celle des autres institutions onusiennes spécialisées. Elle est administrée par un Conseil composé de 32 États. L'Assemblée, qui réunit l'ensemble des États membres tous les deux ans, définit la politique générale de l'institution. À côté de son organisation générale, l'OMI comporte un certain nombre de comités spécialisés, parmi lesquels le Comité de la sécurité maritime, en charge de la gestion des conventions sur la sécurité à la mer ainsi que de la collecte de toutes informations la concernant.

Son activité normative³ est très variée dans son champ de compétence privilégié, celui de la sécurité maritime. En la matière, les textes lui permettent d'examiner les questions de compétence et de faire des recommandations à leur sujet, d'élaborer des projets de conventions, d'accords et d'autres instruments appropriés. Forte de cette compétence, l'OMI a adopté une quarantaine de conventions et de protocoles et quelque 800 recueils de règles, codes et recommandations ayant trait à la sécurité maritime. Parmi ses principaux instruments, on trouve les Conventions SOLAS et MARPOL, le RIPAM, les Conventions LLMC et STCW, ou encore le Code ISPS.

1. Hong Kong et Macao (Chine), îles Féroé (Danemark).

2. <https://www.imo.org/fr>

3. H. Lefebvre-Challain, *La Stratégie normative de l'Organisation maritime internationale*, thèse, Nantes, 2010.

1) La sécurité maritime

1. Convention de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, entrée en vigueur le 18 juillet 1982.
2. Convention de Londres du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).
 - Protocole du 17 février 1978, entré en vigueur le 1^{er} mai 1981.
 - Protocole du 11 novembre 1988, entré en vigueur le 1^{er} février 1992.
3. Convention de Londres le 5 avril 1966 sur les lignes de charge (LL), entrée en vigueur le 21 juillet 1968.
4. Convention de Londres du 20 octobre 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM ou COLREG), entrée en vigueur le 15 juillet 1977.
5. Convention de Genève du 2 décembre 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC), entrée en vigueur le 6 septembre 1977.
6. Convention de Londres du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), entrée en vigueur le 28 avril 1984.
 - Amendements du 7 juillet 1995, entrée en vigueur le 1^{er} février 1997.
 - Amendements de Manille du 24 juin 2010, entrée en vigueur prévue le 1^{er} janvier 2012.
7. Convention de Hambourg du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), entrée en vigueur le 22 juin 1985.
8. Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) adopté à Londres le 12 décembre 2002, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

2) Les mécanismes de responsabilité

1. Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC), entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1986.
 - Protocole du 2 mai 1996, entré en vigueur le 13 mai 2004.
2. Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance maritime, entrée en vigueur le 13 mai 1995.

3) La lutte contre les pollutions marines

1. Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (CLC 1969), entrée en vigueur le 19 juin 1975.
– Protocole du 27 novembre 1992, entré en vigueur le 30 mai 1996 (CLC 1992).
2. Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 relative à l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures (Intervention 1969), entrée en vigueur le 6 mai 1975.
– Protocole du 2 novembre 1973, entré en vigueur le 30 mars 1983.
3. Convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), entrée en vigueur le 16 octobre 1978.
– Protocole du 27 novembre 1992 (FIPOL 1971/1992), entrée en vigueur le 30 mai 1996.
– Protocole du 16 mai 2003 (fonds complémentaire), entré en vigueur le 3 mars 2005.
4. Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, entrée en vigueur le 15 juin 1975.
5. Convention de Londres, Mexico, Moscou et Washington du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (LDC 1972), entrée en vigueur le 30 août 1975.
– Protocole du 7 novembre 1996, non entré en vigueur.
6. Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 1973).
– Protocole du 17 février 1978, entré en vigueur le 2 octobre 1983 (MARPOL 73/78) – remplace la convention du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (OILPOL).
7. Convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC), entrée en vigueur le 13 mai 1995.
– Protocole du 15 mars 2000 (OPRC-HNS), entré en vigueur le 14 juin 2007.
8. Code international de gestion pour la sécurité des navires et pour la prévention de la pollution (ISM), adopté le 4 novembre 1993, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2002.

9. Convention de Londres du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD/HNS) et son protocole du 30 avril 2010, entrée en vigueur le 31 octobre 2011.

10. Convention de Londres du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures de soute (Bunker Oil), entrée en vigueur le 21 novembre 2008.

11. Convention de Londres du 13 février 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, entrée en vigueur le 8 septembre 2017.

12. Convention internationale de Nairobi du 18 mai 2007 sur l'enlèvement des épaves, entrée en vigueur le 14 avril 2015.

13. Convention de Hong Kong du 15 mai 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, non entrée en vigueur.

C. Les Conventions CNUCED/CNUDCI/OIT

CNUCED. À l'initiative des pays en voie de développement, la Conférence des Nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED)¹ a été créée en 1964 pour renforcer le rééquilibrage Nord-Sud des échanges. L'organisation exerce trois fonctions principales : elle fonctionne en tant que lieu de débats intergouvernementaux, réalise des travaux de recherche pour alimenter les discussions des experts et des représentants des gouvernements, et dispense une assistance technique adaptée aux besoins des pays en développement.

Installée à Genève, la CNUCED s'est dotée dès 1965 d'un Comité sur le commerce maritime, qui entre en action en 1967. Ce comité est à l'origine de la convention du 27 avril 1974 portant sur le Code de conduite des conférences maritimes, qui visait à garantir un fonctionnement plus équilibré des conférences entre les intérêts respectifs des armateurs et des chargeurs, ainsi qu'entre les pays développés et les pays en voie de développement.

Par ailleurs, la convention des Nations unies du 20 janvier 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires (CNUCIN), non entrée en application, définit les obligations de l'État du pavillon en reprenant et complétant les dispositions de l'article 94 de la Convention de Montego Bay. Elle énonce enfin les conditions qui doivent être respectées par un État pour l'attribution de son pavillon.

La CNUCED intervient également dans le domaine des assurances et de la fraude maritimes.

1. <https://unctad.org/fr>

CNUDCI. La Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI)¹ est le principal organe du système des Nations unies dans le domaine du droit commercial international. Organe juridique à participation universelle spécialisé depuis 1966 dans la réforme du droit commercial, la CNUDCI s'attache à en moderniser et en harmoniser les règles.

Ses travaux prennent la forme de conventions et de lois types, guides et recommandations juridiques, d'informations actualisées sur la jurisprudence et l'adoption de législations commerciales uniformes.

Ayant encadré les négociations pour la Convention du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer, la CNUDCI a également collaboré avec l'OMI à la rédaction de la convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, comme à celle de 1999 sur la saisie conservatoire des navires. En 2008, la CNUDCI a permis l'adoption de la Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (dite « règles de Rotterdam »). Ce texte, qui n'est pas encore entré en vigueur, fournit une alternative moderne aux conventions antérieures.

OIT. L'Organisation internationale du travail² a été créée en 1919. Première institution spécialisée des Nations unies en 1946, elle est chargée, au niveau mondial, d'élaborer et de superviser les normes internationales du travail dans une optique de justice sociale. L'OIT a pour principaux objectifs de promouvoir les droits au travail, d'encourager la création d'emplois décents et de développer la protection sociale. En matière maritime, une soixantaine de conventions et recommandations ont été adoptées en direction des gens de mer. La 94^e session de la Conférence internationale du travail a notamment adopté, le 23 février 2006, la nouvelle Convention du travail maritime (MLC, 2006), venue consolider les droits des marins au sein d'un instrument unique.

1. Convention de Hambourg du 31 mars 1978 sur le transport des marchandises par mer, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992.
2. Convention de Rotterdam du 11 décembre 2008 sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (règles de Rotterdam), non entrée en vigueur.
3. Convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006), entrée en vigueur le 20 août 2013.

1. www.uncitral.org

2. www.ilo.org

II. Les sources régionales : le droit de l'Union européenne

D'abord prudente, l'action de l'UE en matière maritime est aujourd'hui substantielle et participe de la mise en mouvement d'une véritable politique maritime intégrée¹. Au-delà de la Politique commune des pêches (PCP), l'action de l'UE s'est d'abord concentrée sur la concurrence, et plus précisément sur l'application au transport maritime de dérogations aux principes de libre prestation des services et de libres accès au marché à travers les conférences maritimes. Depuis les quatre règlements du 22 décembre 1986 en matière de transport maritime², c'est en interaction avec la politique générale menée par l'OMI que l'UE pratique et intensifie sa politique en matière de sécurité maritime³ et de lutte contre les pollutions, si bien que son influence ne s'est jamais démentie. La création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) en 2002 en témoigne, de même que de nombreux textes. C'est notamment à la suite du naufrage de l'*Erika* en 1999 que le Parlement européen et le Conseil ont regroupé en trois « paquets », dits Erika I, II et III⁴, un certain nombre de mesures destinées à améliorer la sécurité maritime. Parmi elles, la directive 2002/59 du 25 juin 2002 renforce le système de suivi du trafic des navires⁵. Les directives 2009/17, 18 et 19 du 23 avril 2009⁶ concernent quant à elles notamment les ports de refuge et les obligations de l'État du pavillon, le contrôle des navires par l'État du port, les sociétés de classification et l'assurance obligatoire des armateurs pour les créances maritimes. Conformément au droit international, la directive 2005/35/CE⁷ est relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions. La directive 9/123 du 21 octobre 2009⁸ concerne la pollution causée par les navires et l'introduction de sanctions en cas d'infractions. Plus récemment, la directive 2019/833 du 17 avril 2019 porte sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets de navires⁹.

1. A. Cudennec et G. Guéguen-Hallouët (dir.), *L'Union européenne et la mer*, Pédone, 2007 ; A. Cudennec (dir.), « Chronique maritime » (semestrielle), *RUE*.

2. Régl. 4056/86, *JOCE* L.378, 31 déc. : ces textes concernent la libre prestation de services, la réglementation des conférences maritimes (abrogé), les pratiques tarifaires déloyales et le libre accès au trafic océanique.

3. P. Langlais, *Sécurité maritime et intégration européenne*, thèse, Bruylant, 2018.

4. V. *infra* sur ces « paquets ».

5. *JOUE* L.208/10, 5 août, modif. Dir. 2009/17, 23 avr. 2009, *JOUE* L.131/01, 28 mai.

6. *JOUE* L.131, 28 mai.

7. *JOUE* L.255/11, 30 sept., modif. Dir. 2009/123, 21 oct. 2009, *JOUE* L.280/52, 27 oct.

8. *JOUE* L.280, 27 oct.

9. *JOUE* L.151, 7 juin.

3^e édition

Droit maritime

Arnaud Montas, *maître de conférences à l'Université
de Bretagne Occidentale*

Vaste comme l'océan, le droit maritime contient les règles juridiques applicables à la navigation maritime et aux activités humaines en mer. Cette matière originale s'appuie aujourd'hui sur un large ensemble de sources internationales, européennes et nationales qui illustrent le mouvement perpétuel qui l'anime.

Cet ouvrage, organisé en cinq parties (le navire ; les accidents ; les menaces ; le commerce ; les pollutions), explore tous les aspects juridiques de l'aventure humaine en mer en mettant l'accent sur les textes les plus récents et les évolutions marquantes de la jurisprudence.

Fortement revue et parfaitement à jour, cette troisième édition apporte les réponses théoriques et pratiques aux questionnements contemporains du droit maritime, des objectifs de sécurité et de sûreté maritimes aux responsabilités en cas d'accident, des pavillons de complaisance au droit des gens de mer, de la piraterie maritime au transport, en passant par la protection de l'environnement marin.

Cet ouvrage s'adresse :

- **aux étudiants en droit ;**
- **aux élèves des instituts et écoles pluridisciplinaires spécialisés ;**
- **aux professionnels et praticiens (avocats, magistrats, compagnies maritimes, sociétés d'assurances, etc.).**

ISBN : 978-2-311-40820-1



Retrouvez tous les
ouvrages Vuibert sur www.vuibert.fr

