

UN e-SEA

**UNIVERSITÉ NUMÉRIQUE
DES SCIENCES DE LA MER**

Les sources du droit maritime privé

15/09/2021

Auteur : Arnaud MONTAS,
Maître de conférences HDR de Droit privé
et sciences criminelles

www.univ-nantes.fr



UNIVERSITÉ DE NANTES

ENSM
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

Table des matières

LES OBJECTIFS DU MODULE	3
1 - LES SOURCES INTERNATIONALES	4
A. LES CONVENTIONS CMI (SIGNÉES À BRUXELLES)	4
B. LES CONVENTIONS OMI	5
- LA SÉCURITÉ MARITIME	5
- LES MÉCANISMES DE RESPONSABILITÉ	6
- LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES	6
C. LES CONVENTIONS CNUCED/CNUDCI/OIT	7
2 - LES SOURCES EUROPÉENNES	8
A - LE DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE	8
B - LE DROIT DU CONSEIL DE L'EUROPE : LA JURISPRUDENCE DE LA COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME	9
3 - LES SOURCES FRANÇAISES	11
A. LE CODE DES TRANSPORTS ET LES AUTRES DISPOSITIONS CODIFIÉES	11
B. L'ORDONNANCE DU 2 NOVEMBRE 2012 PORTANT RÉFORME PÉNALE EN MATIÈRE MARITIME	14

Les objectifs du module

À la fin du module, l'apprenant-e sera capable d'identifier les textes internationaux applicables à une situation juridique maritime donnée.



1 - Les sources internationales

À défaut d'une unification systématique, 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 des normes (cf. *Module n° 1*).

Remarque

Quantitativement, les conventions de droit maritime sont très nombreuses ; qualitativement, si certains textes ont une portée assez modeste par leur objet ou le régime juridique qu'ils organisent, d'autres font figure de piliers du droit maritime ; il s'agit de :

- la Convention de Londres du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (dite *Convention SOLAS*), adoptée par l'OMI : [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- la Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (dite *Convention MARPOL 1973*), adoptée par l'OMI : [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- la Convention de Londres du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (dite *Convention STCW*), adoptée par l'OMI : [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- la Convention du travail maritime de 2006 (dite *Convention MLC, 2006*) : <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-fr/index.htm>

A côté, de nombreux instruments sont consacrés à l'organisation juridique de la navigation maritime internationale ; ils s'intéressent à des domaines divers et variés.

Précision

Seules les principales conventions seront citées ci-dessous.

A. Les conventions CMI (signées à Bruxelles)

Les principaux instruments internationaux adoptés dans le cadre du Comité maritime international (CMI) 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.
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

C'est dans le cadre de l'OMI qu'ont été adoptées nombre des principales conventions internationales de droit maritime : si toutes ou presque concernent la sécurité maritime en général, certaines s'intéressent plus particulièrement aux mécanismes de responsabilités ou encore aux pollutions marines.

- 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.

- 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.

- 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, non entrée en vigueur.
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

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.

2 - Les sources européennes

On distinguera les textes issus du droit de l'Union européenne et les textes issus du Conseil de l'Europe.

a - 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 (AESM : <http://www.emsa.europa.eu>), 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 III, 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 navires⁴. Les directives 2009/17, 18 et 19 du 23 avril 2009⁵ 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/CE⁶ 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 2009⁷ 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 navires⁸.

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

⁵ JOUE L.131, 28 mai.

⁶ JOUE L.255/11, 30 sept., modif. Dir. 2009/123, 21 oct. 2009, JOUE L.280/52, 27 oct.

⁷ JOUE L.280, 27 oct.

⁸ JOUE L.151, 7 juin.

b - Le droit du Conseil de l'Europe : La jurisprudence de la Cour européenne des Droits de l'Homme

Cf.

<http://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=basictexts&c=fra>

Envisager les droits humains dans un enseignement de droit maritime privé n'est pas chose naturelle. Pourtant, la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme apporte d'utiles précisions sur les limites imposées aux Etats dans leur traitement de situations juridiques maritimes parfois complexes, touchant par exemple aux droits des migrants maritimes, aux conditions de détention à bord des navires ou encore aux droits processuels.

Instituée dès 1959 par la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, usuellement appelée Convention européenne des droits de l'homme (Convention EDH), la Cour EDH est chargée de veiller au respect de la Convention par les états signataires : dès lors, et après épuisement des voies de recours internes, elle peut être saisie par toute personne s'estimant victime d'une violation de la Convention. Signée dans le cadre du Conseil de l'Europe en 1950 et entrée en vigueur en 1953, la Convention EDH a pour fonction, comme son nom l'indique, de protéger les droits de l'homme et les libertés fondamentales en permettant un contrôle judiciaire du respect de ces droits.

Précisément, la Cour européenne des droits de l'homme a rendu quelques décisions qui l'intéressent à des degrés divers⁹.

Notamment, un arrêt du 29 juillet 2010, « *Shchukin et a. c/ Chypre* »¹⁰, admet une violation de l'article 3 de la Convention EDH (interdiction de la torture et des peines ou traitements inhumains ou dégradants) pour absence d'enquête effective des autorités chypriotes, suite aux allégations de mauvais traitements subis par un membre de l'équipage d'un navire ukrainien, au cours de son expulsion suite à la faillite du propriétaire du navire *Primexpress Island*.

Un autre arrêt du 23 février 2012 rendu dans l'affaire « *Hirsi jamaa et autres c/ Italie* »¹¹ traite du refoulement de migrants maritimes en Libye sans examen du risque qu'ils invoquaient d'être exposés à un risque de mauvais traitements ; la Cour conclut que le transfert des requérants vers la Libye par les autorités italiennes les a exposés, en connaissance de cause, à des traitements contraires à l'article 3 de la Convention EDH.

Un autre arrêt, « *A.A. c/ Grèce* »¹² du 22 juillet 2010, a encore admis qu'un migrant, demandeur d'asile, a été retenu illégalement et dans des conditions sordides dans un centre de rétention en Grèce, en contradiction avec l'article 3.

Dans l'arrêt du 20 mai 1999 rendu dans l'affaire « *Bladet Tromso et Stensaas c/ Norvège* »¹³, la Cour EDH rappelle que la lutte contre certaines formes de criminalité en mer ne saurait porter atteinte à la liberté de la presse, considérée comme découlant de la liberté

⁹ Pour une vision d'ensemble, voir A. Montas, « La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'Homme », in E. D. Papastavridis et K. N. Trapp, *La criminalité en mer*, Académie de droit international de La Haye, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, chap.. XII, p. p. 457.

¹⁰ Req. n° 14030/03.

¹¹ Req. n° 27765/09.

¹² Req. n° 12186/08.

¹³ Req. n° 21980/93.

d'expression. Plus précisément, la Cour condamne un Etat pour avoir sanctionné un organe de presse relayant une forme particulière de criminalité en mer : la chasse illégale.

Dans un arrêt du 3 février 2009, « *Women On Waves et autres c/ Portugal* »¹⁴, la Cour EDH contrôle cette fois la conformité à la Convention du refus des autorités portugaises de laisser entrer dans leurs eaux territoriales un navire associatif affrété en vue d'œuvrer pour la dépénalisation de l'interruption volontaire de grossesse. Outre l'article 10, l'affaire concernait la liberté de circulation, telle que prévue à l'article 2 du Protocole n°4 du 16 octobre 1963. Du point de vue des droits procéduraux.

Dans l'arrêt du 28 septembre 2010 « *Mangouras c/ Espagne* »¹⁵, la Cour s'interroge, dans une affaire de répression de la pollution marine, sur la garantie assurant la comparution à l'audience d'un capitaine de navire et sur le montant de la caution fixée à son encontre (Conv. EDH, art. 5 : droit à la liberté et à la sûreté).

Dans l'arrêt « *Medvedyev et autres c/ France* », rendu le 10 juillet 2008¹⁶ (renvoi), la CEDH reproche à la France son absence de cadre légal pour les conditions de privation de liberté à bord des navires ainsi que le défaut d'intervention d'autorités judiciaires indépendantes. La simple information du procureur de la République a de ce point de vue été considérée comme une garantie insuffisante, ce magistrat ne bénéficiant pas de l'indépendance requise à l'égard de l'exécutif et ne pouvant dès lors être qualifié de « *magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires* » au sens de l'article 5§3.

Dans l'arrêt « *Vassis et autres c/ France* » rendu le 27 juin 2013¹⁷, la Cour a condamné la France pour une rétention en mer non suivie d'une présentation immédiate des suspects à un juge. Pour statuer sur la violation de l'article 5§3, la Cour rappelle en outre que le ministère public n'est pas une autorité judiciaire susceptible de contrôler une privation de liberté au sens de la Convention.

¹⁴ Req. n° 31276/05.

¹⁵ Req. n° 12050/04.

¹⁶ Req. n° 3394/03, RSC 2009, p. 176, note J.-P. Marguénaud : D. 2008, p. 3055, note Hennion-Jacquet, puis CEDH, gr. ch., 29 mars 2010, *Medvedyev et a. c/ France*, req. n° 3394/03 : DMF 2010. 1021, obs. P. Bonassies.

¹⁷ Req. n° 62736/09, Dalloz actualité, 2 juillet 2013, obs. O. Bachelet ; AJ pénal 2013. 549, obs. G. Roussel ; RSC 2013, p. 656, obs. D. Roets

3 - Les sources françaises

Malgré l'internationalisme du droit maritime, les enseignements du droit comparé ont toujours démontré le pluralisme des cultures juridiques maritimes. Notamment, pour avoir connu son âge d'or au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, la contribution de la *common law* anglaise au droit maritime demeure conséquente.

Depuis les origines, l'histoire des sources du droit maritime est très riche et a justifié de nombreuses études¹⁸. Inspiré par l'esprit de la *Lex Rhodia de Jactu*¹⁹ 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 l'ordonnance 2006-46 du 22 avril 2006 relative à la partie législative du Code général de la propriété des personnes publiques. Le livre II du Code de commerce sera souvent modifié pour tenir compte de l'évolution du droit maritime et de l'émancipation des règles internationales. Entre 1966 et 1969, les « lois Rodière » consacreront l'affranchissement du droit maritime hors du Code de commerce.

Longtemps éclaté au sein de plusieurs codes et autres lois éparses, le droit maritime français a fait l'objet en 2010 d'une double opération de rationalisation et d'homogénéisation au sein de la partie législative du **Code des transports**.

Cette codification du droit maritime n'a cependant pas emporté création d'un véritable Code maritime puisqu'un certain nombre de ses normes sont toujours contenues dans divers codes.

A. Le Code des transports et les autres dispositions codifiées

Cf.

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/2020-09-14/

¹⁸ Pour une vue d'ensemble, voir Ph.-J. Hesse, « Rappel historique sur les droits maritimes », in J.-P. Beurrier (dir.), *Droits maritimes*, op. cit., n° 02.00 et s., pp. 21 et s. et les réf.

¹⁹ La *Lex Rhodia de Jactu* (« loi rhodienne du jet à la mer ») est le plus ancien recueil de lois et usages maritimes de la Grèce Antique.

L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010²⁰ a porté création de la partie législative du **Code des transports**, entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010 et dont la partie réglementaire est issue du décret 2016-1893 du 28 décembre 2016²¹. Le nouveau Code, qui réunit plus de 2 200 articles pour sa seule partie législative, résulte d'une ambition formulée de longue date et poursuivant un double objectif :

- réunir, organiser et clarifier un *corpus* juridique éclaté et hétérogène ;
- insérer cet ensemble réordonné dans un cadre ayant valeur légale.

L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011²² est par la suite venue rendre le droit français conforme aux objectifs de sécurité maritime poursuivis par l'Union européenne, en adaptant la partie législative du Code aux directives issues du paquet « Erika III ». Ces dispositions concernent notamment le renforcement des contrôles par l'État du port, l'harmonisation des procédures d'enquête après accident, la surveillance accrue des sociétés de classification, encore la prévention des sinistres maritimes. Le texte transpose également la directive 2009/20/CE du 23 avril 2009 relative à l'assurance obligatoire des propriétaires de navires pour les créances maritimes²³ et modifie les dispositions du Code des transports relatives à l'assistance maritime afin de tenir compte de la ratification par la France de la convention internationale de 1989 sur l'assistance.

Le nouveau code est composé de six parties dont deux intéressent le droit maritime privé :

- la première partie regroupe les dispositions de portée générale ou communes à au moins deux modes de transport ;
- la cinquième (et plus longue) partie est consacrée au « *Transport et (à) la navigation maritimes* »²⁴.

Alors même que la Cinquième partie du Code des transports intègre un certain nombre de lois fragmentées et notamment les « lois Rodière » de 1966, 1967 et 1969²⁵, elle ne couvre cependant pas toutes les questions maritimes, dont certaines demeurent traitées par référence ou renvoi vers d'autres codes. Notamment, les hypothèques maritimes et la nationalité des navires demeurent régies par le Code des douanes, sauf les conditions d'octroi du pavillon français aux navires immatriculés dans certains territoires situés en dehors du territoire douanier. L'état civil, les testaments à bord des navires restent rattachés au Code civil. Le contrat

²⁰ JO 3 novembre 2010.

²¹ Décret n° 2016-1893 du 28 décembre 2016 relatif aux dispositions du livre I, du livre IV, à l'exception de son titre IV, ainsi que des chapitres I et IV des titres I à IX du livre VII de la cinquième partie réglementaire du code des transports, et portant diverses mesures d'adaptation relatives à l'outre-mer, JO 29 décembre 2016.

²² JO 10 juin 2011.

²³ JOUE L.131/128 du 28 mai 2009.

²⁴ La deuxième partie traite du transport ferroviaire, la troisième du transport routier, la quatrième de la navigation intérieure et du transport fluvial, la sixième de l'aviation civile.

²⁵ Loi n° 65-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, JO 24 juin 1966 ; loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, JO 4 janvier 1967 ; loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 sur les événements de mer, JO 9 juillet 1967 ; loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, JO 5 janvier 1969.

de commission de transport est affecté au Code de commerce. Les assurances maritimes relèvent toujours principalement du Code des assurances et dans une moindre mesure du Code de l'environnement. La répression des actes de piraterie maritime, actualisée en 2011, est contenue dans le Code pénal, le Code de procédure pénale et le Code de la défense, ce dernier contenant par ailleurs l'essentiel des règles relatives à la souveraineté de l'État. Certaines questions relatives à l'organisation locale des transports maritimes ou aux loisirs nautiques sont traitées par le Code général des collectivités territoriales et le Code du sport. Depuis 2007, les lois relatives à la pêche maritime, professionnelle ou de loisir font partie du Code rural et de la pêche maritime. Les dispositions visant le milieu marin, la protection du littoral et la responsabilité pour pollution par hydrocarbures sont principalement contenues dans le Code de l'environnement. Enfin, les épaves archéologiques sous-marines sont rattachées au Code du patrimoine.

Sous cet angle, la codification du droit maritime est purement formelle ; la rationalisation de la matière n'est pas complète ; elle l'aurait été si le législateur français avait fait le choix de l'adoption d'un véritable Code de la mer, ce que le volet maritime du Code des transports n'est pas.

Plus précisément, la Cinquième partie se singularise par son impressionnant volume, presque égal à celui de toutes les autres parties réunies, et ainsi structuré :

- Livre I^{er} : Le navire
- Livre II : La navigation maritime
- Livre III : Les ports maritimes
- Livre IV : Le transport maritime
- Livre V : Les gens de mer
- Livre VI : Registre international français
- Livre VII : Dispositions relatives à l'Outre-Mer

Pour certains domaines, le droit maritime existe toujours à côté du code des transports. Ainsi, récemment, la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue²⁶ a instauré une flotte stratégique ; la loi du 8 août 2016 sur la reconquête pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a consacré le préjudice écologique dans le code civil ; enfin, la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite LOM) a notamment pour objectif d'améliorer la compétitivité du transport maritime ; elle s'intéresse par ailleurs aux navires autonomes et allège les formalités administratives pour les permis d'armement.

Cf.
Module 3 : Le navire

²⁶ Ph. Delebecque, « La loi sur l'économie bleue », Revue EEI, oct. 2016. 9.

B. L'Ordonnance du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime

Cf.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000026566715/>

Le droit maritime privé comporte aussi des aspects de droit pénal. En droit français, la loi du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM) réglementait la répression des infractions maritimes commises par les personnes présentes à bord d'un navire français en quelque lieu qu'il se trouve. Elle traitait également des infractions commises par les officiers et hommes d'équipage embarqués sur des navires étrangers lorsque l'infraction était commise dans les eaux territoriales ou intérieures françaises. Plus précisément, le CDPMM réprimait les infractions aux règles de la navigation et de la circulation maritimes, de la vie à bord des navires et du régime de travail des marins. Partiellement intégré au Code des transports, le CDPMM avait instauré un droit pénal maritime autonome du droit pénal commun, certaines infractions étant prévues à la fois par le Code pénal et le CDPMM. En cas d'infraction maritime, la juridiction compétente était le Tribunal maritime commercial (TMC).

Compte tenu de son état de désuétude, le CDPMM devait être largement remodelé afin notamment d'assurer sa conformité à la Convention EDH. Parmi d'autres, les questions qui s'y rapportaient concernaient la définition, le champ d'application et le régime de la notion d'infraction maritime, les critères de compétence territoriale relatifs à l'enquête, la poursuite et l'instruction des infractions maritimes et non maritimes, les agents habilités à les constater, la concurrence entre l'administration des affaires maritimes et le parquet pour la mise en œuvre de l'action publique, l'absence du parquet à l'audience pour certains délits, encore l'absence de procédure d'appel.

C'est ainsi que l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime²⁷ est récemment venue modifier la loi du 17 décembre 1926, désormais relative « *à la répression en matière maritime* » (ord. 2 nov. 2012, art. 17). Les références au CDPMM sont remplacées dans toutes les dispositions législatives en vigueur. Depuis le 1^{er} janvier 2015, date de son entrée en vigueur, le CDPMM a quasiment disparu, de même que les TMC.

L'ordonnance comporte quatre titres : la compétence juridictionnelle et les tribunaux maritimes ; les règles particulières de procédure pénale ; les sanctions pénales ; enfin les dispositions relatives à l'outre-mer.

²⁷ JO 3 novembre 2012.

Le nouveau texte met en place les « tribunaux maritimes » placés auprès de tribunaux de grande instance et disposant d'une compétence exclusive pour les délits maritimes et les contraventions connexes.

Son article 2 modifie le titre premier de la loi du 17 décembre 1926, désormais intitulé « *Compétence juridictionnelle et tribunaux maritimes* ». Si le texte ne contient pas de définition générale de l'infraction maritime, l'article 2 prévoit que les délits maritimes sont ceux énoncés dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux relevant d'autres textes comme le code pénal ou le code du travail. Pour ces délits, les sanctions à l'encontre d'un marin peuvent aller jusqu'au retrait total ou partiel, pour une durée de trois ans, des droits ou prérogatives afférents à ses brevets et autres diplômes. Il peut être prononcé à titre définitif en cas de perte totale du navire.

L'ordonnance redéfinit les conditions dans lesquelles les infractions sont constatées. Pour l'essentiel, les infractions maritimes se voient appliquer les dispositions du Code de procédure pénale mais elles relèvent de la compétence exclusive des nouveaux **tribunaux maritimes**.

UN e-SEA

UNIVERSITÉ NUMÉRIQUE
DES SCIENCES DE LA MER



UNIVERSITÉ DE NANTES

ENSM
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME