



Droit maritime

Arnaud Montas

TOUT LE COURS
À JOUR
DES DERNIERS
TEXTES ET DE LA
JURISPRUDENCE
LA PLUS RÉCENTE

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

Arnaud Montas

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

Vuibert

Vuibert s'engage
durablement pour l'environnement



ISBN 978-2-311-41538-4

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

Ce livre ne peut être reproduit ni utilisé à des fins d'entraînement de systèmes d'intelligence artificielle. La fouille de textes et de données est interdite conformément à l'article 4(3) de la Directive (UE) 2019/790. Dans le cas où le livre comporte des ressources numériques en ligne, ces dernières sont des compléments offerts à l'achat du livre. Par respect du droit d'auteurs, ces ressources sont incessibles, interdites de reproduction et réservées à un usage strictement personnel. Elles sont soumises aux conditions d'utilisation en vigueur (CGU) accessibles sur notre site et peuvent, pour des raisons commerciales, légales, d'évolution technique ou de contenu, être supprimées ou interrompues à tout moment, sans garantie de maintien ou de compensation. Dans le cas où les QR codes et liens hypertextes permettent d'accéder à des sites internet tiers, la responsabilité de l'éditeur n'est pas engagée, notamment quant à leur éventuel dysfonctionnement ou à leur indisponibilité d'accès.

Table des sigles et abréviations

AEM	Action de l'État en mer
AESM	Agence européenne pour la sécurité maritime
AIFM	Autorité internationale des fonds marins
AIS	<i>Automatic Identification System</i>
BBNJ	<i>Biodiversity Beyond National Jurisdiction</i>
BL	<i>Bill of lading</i> (connaissance)
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
BTL	<i>Bulletin des transports et de la logistique</i>
Bull. civ.	<i>Bulletin des arrêts de la Cour de cassation</i> (chambres civiles)
BWM	<i>Ballast Water management</i>
C. civ.	Code civil
C. com.	Code de commerce
C. déf.	Code de la défense
C. patr.	Code du patrimoine
C. pén.	Code pénal
C. sécu. int.	Code de la sécurité intérieure
C.transp.	Code des transports
Ceseda	Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile
CAF	Coût, assurance, fret
CAMP	Chambre arbitrale maritime de Paris
CDH	Comité des droits de l'Homme
CDPMM	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande
Ch. Lords	Chambre des Lords
CIJ	Cour internationale de justice
CIMer	Comité interministériel de la mer
CJCE/UE	Cour de justice des communautés européennes / de l'Union européenne
CLC	<i>Civil Liability Convention</i>
CNUDM	Convention des Nations unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982)
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	<i>International Regulations for Preventing Collisions at Sea</i> (v. RIPAM)
CROSS	Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage
CSN	Centre de sécurité des navires
Cons. const.	Conseil constitutionnel
Conv.	Convention internationale
Conv./ Cour EDH	Convention (/ Cour) européenne des droits de l'Homme
D.	<i>Recueil Dalloz</i>
Dir.	Directive UE
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DGAMPA	Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture
DIRM	Direction interrégionale de la mer
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
FAS	<i>Free alongside ship</i>
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	<i>Hazardous and noxious substances</i> (v. SNPD)
Incoterms	<i>International commercial terms</i>
ISM	<i>International Safety Management</i> , Code international de gestion de la sécurité
ISPS	<i>International Ship and Port Facility Security</i> , 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	<i>Load Line</i> , Convention sur les lignes de charge
LLMC	<i>Limitation of Liability for Maritime Claims</i>
MARPOL	Convention pour la prévention de la pollution par les navires
MASS	<i>Maritime Autonomous Surface Ships</i> (navires de surface autonomes)
MEPC	<i>Marine Environment Protection Committee</i>
MLC, 2006	<i>Maritime Labour Convention</i> , Convention du travail maritime
MOU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MRCC	<i>Maritime Rescue Coordination Centre</i>
NOR	<i>Notice of Readiness</i>
NVOCC	<i>Non vessel owner container carrier</i>
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations unies
P & I Clubs	Clubs de protection et d'indemnisation
PIDCP	Pacte international relatif aux droits civils et politiques
PSC	<i>Port state control</i> (contrôle par l'État du port)
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	<i>Search and Rescue</i> , convention sur la recherche et le sauvetage maritimes
SGMer	Secrétariat général de la mer

SLA	<i>Slot Charter Agreement</i>
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses (v. HNS)
SOLAS	<i>Safety of life at sea</i>
STCW	<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping</i>
STOPIA	<i>Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement</i>
TAAF	Terres australes et antarctiques françaises
TIDM	Tribunal international du droit de la mer
Trib. mar.	Tribunal maritime
TOPIA	<i>Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement</i>
UMS	<i>Universal Measurement System</i>
UNESCO	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
VSA	<i>Vessel Sharing Agreement</i>
WRC	<i>Wreck removal Convention</i>
YAR	<i>York and Antwerp Rules</i> (Règles d'York et d'Anvers)
ZEE	Zone économique exclusive

Introduction

Tonnerre de Brest !

De manière générale, le droit maritime contient l'ensemble des règles juridiques qui organisent les activités humaines en mer¹. Plus précisément, le périmètre et les contours de cette discipline aussi originale qu' ancestrale dépendent toutefois de la définition que l'on choisit d'en donner (section 1). Portant pour l'essentiel sur des activités relevant du droit privé, le droit maritime ne doit pas être confondu avec le droit de la mer, discipline de droit international public qui régit les pouvoirs des États sur les espaces maritimes et qui conditionne néanmoins son application (section 2). Applicable en milieu hostile, le droit maritime repose aujourd'hui sur un *corpus* juridique international, régional et interne désormais conséquent et structuré (section 3). Enfin, afin d'en assurer la mise en œuvre, la matière est pour l'essentiel interprétée et sanctionnée par les juridictions de droit commun ; elle l'est aussi parfois par un tribunal spécialisé dans certains 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 la navigation maritime qui en expliquent le particularisme structurel (II), le domaine du droit maritime s'est étendu et ne se limite plus à la navigation et au commerce (III). Si l'objet premier du droit maritime tient dans la régulation des activités humaines en mer, la matière s'inscrit désormais dans une perspective plus

1. Y. Tassel, « Le droit maritime, un anachronisme ? », *ADMO*, 1997, t. XV, p. 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. »

large, intégrant les objectifs universels de sécurité et de sûreté maritimes (IV). Par là, le droit maritime conjugue ainsi des règles de droit privé, qui organisent les relations entre opérateurs et usagers de la mer, avec des impératifs relevant du droit public, chargés de sécuriser et encadrer l'ensemble des activités maritimes dans un environnement complexe et profondément internationalisé (V).

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 constitue un ordre juridique singulier, régi par son propre *corpus* de normes ainsi que par ses propres institutions. Conçu à travers les siècles afin de répondre à des problématiques dont la spécificité réside dans les risques inhérents à la surface des mers, le droit maritime – branche du droit privé largement teintée de droit commercial – désigne aussi, en ce sens, l'ensemble des situations juridiques exposées aux risques de la mer. En ce qu'il tend à protéger tout à la fois l'Homme contre ces risques et la mer contre les effets des activités humaines, des règles juridiques distinctives, dépourvues d'objet à terre mais nécessaires en mer, ont progressivement été mises en œuvre afin d'y organiser et 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 constitue l'exposition d'une situation juridique aux risques de la mer, définir le droit maritime n'est pas chose aisée. Si son objet premier réside dans les règles applicables à la navigation maritime, les réalités 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'émergence de nouvelles branches du droit maritime se trouve intimement liée à l'apparition de questions juridiques contemporaines, ainsi qu'à la nécessité croissante de protéger le milieu marin au cœur duquel se déploient les activités humaines. Le droit maritime désigne, par conséquent, un système particulièrement vaste de règles unifiées par un objet commun : les activités humaines en mer.

Le droit maritime n'existe cependant pas en tant que discipline parfaitement unitaire. Plus qu'une adaptation, il constitue une déclinaison singulière des questionnements juridiques du droit commun, qu'il transpose en les mâtinant d'un particularisme structurel tenant à leur exposition de tous les instants aux risques de la navigation. C'est pourquoi le professeur Bonassies y voit « l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine¹ » et Ripert, dans une

1. P. Bonassies, Ch. Scapel et C. Bloch, *Traité de droit maritime*, 4^e éd., LGDJ, 2023, n° 1, p. 1.

définition plus imagée, « le droit de tous les rapports juridiques dont la mer est le théâtre¹ ». Plus récemment, le professeur Delebecque voit dans le droit maritime « les règles applicables aux rapports qui lient ceux qui exploitent les navires et ceux qui en usent² ». Le professeur Piette en propose une double acception : une large, « l'ensemble des règles gouvernant la navigation maritime », et une autre plus étroite, « le droit des relations privées en mer³ ».

Le droit maritime recèle ses propres normes, ses propres méthodes et ses propres solutions, de telle sorte qu'il ne saurait se réduire à la simple adaptation 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 connu⁴ ».

II. Fondement(s) du droit maritime

Risques de mer. – S'ils sont aujourd'hui moins redoutables qu'autrefois, les risques de mer demeurent le fondement le plus puissant du droit maritime, leur prégnance continuant de justifier l'originalité de ses règles. Il faut dire que, « survenant en mer, [ces risques] appellent une réaction juridique particulière. [...] On ne déroge pas au droit commun pour une vétille⁵ ».

Qu'il soit question de danger ou de péril de la mer, d'aléa marin ou de fortune de mer, « le risque est à la mer une réalité de tous les instants⁶ » et la construction du droit maritime repose sur la nécessité d'y faire face. Au cours de l'expédition, les risques de mer sont un danger dont il convient, au mieux, de prévenir la survenance, et, au pire, d'en atténuer les effets. La mer apparaît alors comme une école du risque et le droit maritime comme le droit des risques de mer⁷.

Dans cette perspective, « l'engin qui ne serait pas soumis (aux risques de mer) ne mérite pas l'application des règles qui ne se justifient que par l'aventure maritime qu'il affronte⁸ ». Le navire, en ce qu'il se caractérise par son aptitude à affronter les risques de mer, confère à ses occupants, qui ont

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

2. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, 14^e éd., coll. *Précis*, Dalloz, 2020, n° XX.

3. G. Piette, *Droit maritime*, 2^e éd., Pédone, 2023, n° 6, p. 11.

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

5. *Ibid.*

6. *Ibid.*, p. 39.

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

8. R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit maritime*, *op. cit.*, n° 31, p. 40.

accepté de s'y exposer, la légitimité d'un traitement juridique particulier, « différent de celui que le droit terrien a imaginé pour ceux dont les pieds sont fermement incrustés dans la glèbe d'un quelconque terroir¹ ».

En effet, pour mieux appréhender cette donnée structurante, le droit maritime a progressivement façonné plusieurs mécanismes originaux. C'est ainsi que, à rebours du principe de réparation intégrale bien connu du droit civil, que le droit maritime a érigé en règle emblématique le principe de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Il s'agit par ce mécanisme de préserver le patrimoine des opérateurs exposés à l'omniprésence des aléas maritimes, tout en contribuant à la sécurité maritime par et pour une régulation plus efficiente des comportements. Le risque de mer fonde également la théorie des avaries communes, selon laquelle tous les intérêts engagés dans une expédition en mer supportent collectivement les sacrifices ou dépenses consentis par le capitaine pour sauver l'aventure d'un péril commun. Cette notion délimite encore le domaine de l'assurance maritime, partenaire privilégié, s'il en est, des opérateurs maritimes (C. assur., art. L.171-1).

Même si « le péril de la mer imprègne et modèle le droit maritime tout entier² », les conditions de la navigation se sont sensiblement transformées. Les normes internationales de sécurité du navire, conjuguées aux progrès techniques et technologiques (perfectionnement des prévisions météorologiques, numérisation, communications, conteneurisation, etc.), font qu'aujourd'hui l'expédition maritime est mieux armée et les acteurs sont mieux formés pour affronter ces risques.

III. Caractères du droit maritime

Au sein des disciplines juridiques, le droit maritime se distingue par une physionomie propre. Forgé par les nécessités de la navigation et du commerce international, il a su se doter de solutions adaptées à un milieu spécifique et largement internationalisé. L'étude de ses caractères permet ainsi de mettre en lumière, d'une part, son originalité structurelle, d'autre part, le mouvement constant qui l'anime sous l'effet des mutations techniques, économiques et environnementales, et, enfin, le rôle souvent précurseur qu'il a joué dans l'élaboration du droit.

Un droit original. – Le droit maritime n'est pas une simple application du droit terrestre aux gens et aux choses de la mer³. Il existe au contraire par lui-même, si bien que ses règles sont marquées par une

1. A. Vialard, *Droit maritime*, p. 16.

2. *Ibid.*, p. 53.

3. G. Ripert, *Traité général de droit maritime*, t. 3, 4^e éd., Rousseau, 1953, n° 1913.

spécificité, un « particularisme accentué¹ ». Il contient aujourd'hui ses propres normes, ses propres méthodes et ses propres solutions². Au XIX^e siècle, des auteurs ont ainsi développé la thèse de l'autonomie du droit maritime. Pour Pardessus³, et dans une moindre mesure Ripert⁴ et Chauveau⁵, le droit maritime formerait un ensemble indépendant de règles susceptible de se suffire à lui-même. Pourtant, envisager son autonomie complète apparaît sans doute excessif tant la matière reste soumise aux principes généraux du droit commun, en particulier à ceux issus de la théorie générale des obligations. Aussi, lorsqu'une règle maritime spéciale existe, celle du droit commun a vocation à s'effacer. Ainsi, en cas de collision entre navires (abordage), les textes maritimes prévoient que le seul fondement de la responsabilité civile tient dans la preuve d'une « faute du navire » abordeur alors que c'est une responsabilité sans faute qui prévaut à terre lorsque le dommage est causé par une chose dont on a la garde.

Aujourd'hui, bien qu'il demeure attaché à son histoire et à ses pratiques, l'originalité du droit maritime tend progressivement à s'atténuer, à mesure que les risques de mer s'estompent sous l'effet du perfectionnement des navires ou des évolutions techniques.

Un droit en mouvement. – Au-delà du navire et de la navigation, les choses juridiques de la mer se caractérisent par une très grande variété, à l'image des nombreuses situations, souvent critiques, auxquelles l'expédition maritime est susceptible d'être confrontée. Qu'il s'agisse d'abordage, de sauvetage de personnes en détresse, d'assistance aux navires, de naufrage, d'attaques de pirates, de trafic d'armes ou de stupéfiants, d'une saisie de navire ou encore d'une pollution marine, la matière apparaît animée d'une dynamique constante, rappelant 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 pire⁶ ».

À cet égard le droit maritime n'a par exemple pas attendu leur mise à l'eau pour s'intéresser à la révolution annoncée des navires autonomes (c'est-à-dire sans équipage), lesquels soulèveront inévitablement de nombreuses questions, notamment en matière de responsabilité civile.

1. P. Bonassies, C. Bloch et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, op. cit., n° 8, p. 23.

2. A. Montas, « L'originalité du droit maritime », *Mélanges Ph. Delebecque, Écrits sans esprit de système*, Lefebvre Dalloz, 2024, p. 703.

3. J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 1, p. 2.

4. G. Ripert, *Traité de droit maritime*, t. 1, 4^e éd., Rousseau, 1950, n° 52.

5. P. Chauveau, *Traité de droit maritime*, Librairies techniques, Paris, 1958, n° 21.

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

Pêle-mêle, la cybersécurité¹, la technologie *blockchain*², la lutte contre la criminalité environnementale, les énergies marines renouvelables³, la plaisance, ou encore la lutte contre le réchauffement climatique et la décarbonation du transport maritime⁴ montrent bien qu'aujourd'hui les questions juridiques de la mer ne manquent pas. Cette évolution continue, qui anime le droit maritime depuis les origines a progressivement dessiné les traits d'une discipline aussi exigeante que passionnante.

Un droit précurseur. – En mouvement permanent, le droit maritime s'est tôt affirmé comme un droit précurseur, parfois même avant-gardiste, en consacrant ou en façonnant certaines règles qui se retrouvent aujourd'hui en droit terrestre. S'il a ainsi ouvert la voie, c'est qu'il lui fallut très tôt organiser des situations étrangères aux catégories du droit commun. De cette exigence sont issues des constructions d'abord propres à la matière maritime, puis progressivement absorbées par le droit commun. « Il ne faut pas craindre d'accuser le particularisme du droit maritime s'il conduit à d'heureux résultats⁵. »

Nées de la nécessité, les solutions du droit maritime qui ont été reproduites par le droit commun sont ainsi légion. Tel fut notamment le cas de l'obligation de sécurité, admise au début du siècle dernier en matière de transport de passagers par mer⁶ ; de même l'assurance fit son apparition à Gênes à la fin du xv^e siècle dans sa dimension maritime afin d'organiser une répartition collective des risques de mer ; c'est encore le cas de la violence économique, admise en mer par la Cour de cassation et qui figure désormais à l'article 1143 du Code civil⁷. Certaines règles marquantes du droit maritime longtemps méconnues du droit commun y ont désormais trouvé place : la limitation de responsabilité, emblématique du droit maritime, est désormais pratiquée par les terriens. L'obligation de porter secours à une personne en péril, traditionnelle en droit maritime d'introduction, est plus récente en droit commun. Les règles gouvernant les accidents de la navigation comportent par ailleurs des dispositions originales que la jurisprudence a su concilier avec les solutions du droit commun, sans toujours trancher entre elles. Il en va enfin ainsi du préjudice

1. T. Leclerc et A. Montas (dir.), *Le Défi de la cybersécurité maritime. Aspects pratiques et perspectives juridiques*, dossier, DMF, 2022. 3 s.

2. G. Piette, *Droit maritime*, *op. cit.*, n° 2042 s., p. 869 s.

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

4. G. Piette, « La décarbonation du transport maritime, état du droit positif », DMF 2026. 197.

5. *Ibid.*, n° 2140, p. 117.

6. Civ. 21 nov. 1911, DP 1913. I. 249, note Sarrut, S. 1913. I. 73, note Lyon-Caen.

7. Cass., req., 18 janv. 1870, Navire *Colorado*, S. 1870. 1. 145, note Labbé (cit. G. Piette, *Droit maritime*, *op. cit.*, n° 11, p. 16).

écologique, qui, consacré en 2012 dans la célèbre affaire *Erika*¹, figure aujourd'hui en bonne place dans le Code civil depuis la loi dite « biodiversité » du 8 août 2016². La mer a ainsi été un terrain précurseur et structurant du droit de l'environnement, qui s'est développé à la suite aux marées noires causées par de funestes naufrages. C'est, en quelque sorte, « la mer comme mère du droit »³.

Un droit solidariste⁴. – C'est parce qu'« il éprouve le besoin de créer dans certains cas une solidarité d'intérêts que le droit terrestre ne connaît point⁵ » que les pratiques propres aux gens de mer se sont progressivement cristallisées en règles juridiques. Qu'il s'agisse de la solidarité des Hommes ou de la solidarité des intérêts⁶, ce sentiment d'appartenance commune confère au droit maritime une tonalité profondément « solidariste⁷ ».

La *solidarité des hommes* concerne principalement le sauvetage de la vie humaine en mer, dont le régime tient en deux principes forts : le sauvetage est obligatoire, et le sauvetage est gratuit. La *solidarité des intérêts* se manifeste notamment à travers l'assurance maritime qui, compte tenu de l'énormité des capitaux engagés, permet la mutualisation du risque et la prise en charge des dommages lorsqu'ils surviennent.

Elle s'exprime également dans le régime de l'avarie commune, institution typique selon laquelle la valeur des marchandises transportées à bord d'un navire contribue aux dépenses ou sacrifices consentis par le capitaine dans l'intérêt commun ; ainsi, celui dont les intérêts ont été sauvegardés participe à la prise en charge du dommage subi par celui dont les intérêts ont été sacrifiés.

IV. Domaine du droit maritime

Principalement conçu comme une matière de droit commercial, le droit maritime est en réalité bien plus vaste. Son unité relative tient moins à une logique de branche qu'à une donnée matérielle essentielle : l'exposition de

1. Crim. 25 sept. 2012, n° 10-82.938, *DMF* 2012. 1007, note B. Bouloc, *Dr. soc.* 2013. 110, note J. Robert, *AJ pénal* 2012. 574, obs. A. Montas et G. Roussel, *D.* 2012. 2711, *RLDC* 2013. 19, obs. Bary, *JCP* 2012. II. 2095, obs. K. Le K. Couviour, *DMF* 2013. 195 puis *DMF* 2014. 103, obs. P. Bonassies.

2. Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, *JO* 9 août, in C. civ., art. 1246 s.

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

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

5. G. Ripert, *Traité général de droit maritime*, t. 3, *op. cit.*, n° 2175, p. 158.

6. P. Bonassies, C. Scapel et C. Bloch, *Traité de droit maritime*, *op. cit.*, n° 6, p. 21.

7. A. Vialard, *Droit maritime*, *op. et loc. cit.*

l'aventure maritime aux risques de la navigation en mer. En l'absence d'un code de la mer, son immense domaine contribue d'ailleurs à sa dispersion au sein de plusieurs codes (v. *infra*). Ainsi, au-delà du transport international de marchandises qui en constitue la forme la plus aboutie, le droit maritime irrigue des domaines particulièrement variés : le droit international privé du fait de la mondialisation des échanges et des activités maritimes, le droit des biens à travers la propriété du navire ; le droit des contrats, notamment à travers les contrats de construction et de vente navales, de transport de marchandises ou de passagers, d'affrètement, de pilotage, de remorquage, de lamanage ou d'assistance... ; le droit des sociétés, avec les compagnies d'armement et les formes juridiques d'exploitation des navires, telles que les *single ship companies* ; le droit fiscal, le droit du travail et de la sécurité sociale, dans ses dimensions individuelles et collectives propres aux gens de mer et aux auxiliaires ; le droit des assurances ; le droit des sûretés, qui inclut l'hypothèque du navire, les privilèges maritimes et la saisie conservatoire du navire ; le droit de l'environnement, notamment s'agissant de la prévention et de la réparation des dommages résultant des pollutions marines et des pollutions atmosphériques causées par les navires ; le droit de la défense, s'agissant de l'action de l'État en mer ; le droit pénal, relatif aux infractions maritimes, à la lutte contre la piraterie, les trafics illicites et plus largement contre la criminalité transnationale organisée ; ou encore les droits humains, en particulier à travers la protection des droits des migrants et les garanties mobilisées dans la lutte contre la criminalité en mer.

V. Objet(s) du droit maritime

Dans une approche opérationnelle, le droit maritime trouve son premier point d'ancrage dans la régulation de la navigation maritime, qui en constitue l'objet premier. Dans une approche plus conceptuelle, il révèle cependant une dimension plus large, en tant que système juridique structurant des rapports humains, économiques et techniques en mer, en intégrant les objectifs de sûreté et de sécurité maritimes, qui en constituent désormais l'objet ultime.

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 constitue sans doute la branche la plus aboutie, dans la mesure où l'on estime aujourd'hui à environ 90 % la part du commerce mondial qui s'effectue par voie maritime.

Flotte mondiale. – Selon *l'Étude 2025 sur les transports maritimes* publiée par la CNUCED, la flotte mondiale comptait, au 1^{er} janvier 2025, 112 500 navires de commerce, pour une capacité totale de 2,44 milliards de tonnes de port en lourd. Elle a ainsi enregistré une hausse annuelle de 3,4 %, dans une progression comparable à celle observée en 2023. Le Libéria, le Panama et les Îles Marshall demeurent, dans cet ordre, les trois principaux États du pavillon. À eux seuls, ils représentaient 45,1 % de la capacité mondiale totale en tonnes de port en lourd, 16,2 % du nombre de navires et 36,1 % de la valeur de la flotte mondiale. Les dix premiers États du pavillon concentraient 76,7 % de la capacité mondiale, 38,9 % du nombre total de navires et 72,5 % de la valeur de la flotte. Les trois principaux pays d'appartenance des navires totalisaient 40,7 % de la flotte mondiale, la Grèce occupant le premier rang, avec une part de 16,4 %, devant la Chine (14,4 %) et le Japon (9,9 %). La Grèce conservait également sa première place parmi les pays armateurs, totalisant 16,4 % de la flotte mondiale.

Le transport maritime mondial a augmenté en volume de 0,5 % en 2025 par rapport à 2024, année où il s'était établi à 12,72 milliards de tonnes. De son côté, le commerce de marchandises conteneurisées a enregistré l'année dernière une hausse de 1,4 %. Les 20 premiers ports mondiaux (notamment Shanghai, Singapour, Ningbo–Zhoushan, Shenzhen, Qingdao, pour l'Asie ; Rotterdam, Antwerp-Bruges, Hambourg pour l'Europe, Los Angeles, Long Beach pour l'Amérique du Nord, Tanger Med pour l'Afrique...), ont généré un trafic cumulé de près de 450 millions d'EVP, soit une croissance de l'ordre de 5 à 6 % par rapport à l'année précédente.

Flotte française. – En première position du classement du Mémorandum de Paris (Paris MoU) en 2025¹, le pavillon français est l'un des plus sûrs au monde. La flotte de commerce française est marquée par sa grande diversité, des plus petites unités de pêche aux mastodontes du transport maritime, à l'image du *Notre-Dame*, plus grand porte-conteneurs français, inauguré au Havre en 2026 par CMA CGM, long de plus de 400 mètres, large de plus de 60 mètres et propulsé par du gaz naturel liquéfié (GNL), avec une capacité d'emport de près de 25 000 EVP, soit l'équivalent d'environ 20 000 camions. Selon l'Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), la flotte française se situait, au 1^{er} janvier 2025, au 24^e rang des flottes mondiales en termes de taille du pavillon (10^e rang des flottes européennes), et au 19^e rang mondial pour sa flotte contrôlée (8^e rang des flottes européennes). Le tonnage français représente environ 0,4 % du tonnage mondial.

La flotte de commerce comprend d'une part la flotte de transport (flotte pétrolière [brut, produits raffinés] et gazière [gaz naturel liquéfié,

1. 11^e en 2024, 17^e en 2023.

gaz de pétrole liquéfié], flotte de navires de charge [porte-conteneurs, cargos, rouliers, flotte de navires à passagers] et, d'autre part, une flotte de services maritimes (navires spécialisés, navires offshore, certains navires portuaires et côtiers). Au total, la flotte de commerce de plus de 100 UMS compte 441 navires : 213 navires forment sa flotte de transport (environ 10 M UMS pour une capacité d'export de plus de 9,7 M de tonnes de port en lourd [Tpl]). Cette flotte est répartie entre les différents registres d'immatriculation du pavillon national : 107 navires sont inscrits au Registre international français (RIF) tandis que les autres le sont au registre métropolitain ou à l'un des registres d'outre-mer¹.

228 navires composent la flotte de services (pour un total de 377 532 UMS). Au 1^{er} janvier 2025, l'âge moyen de la flotte de transport française est 7 ans tandis que celui de la flotte de services est 19,2 ans. En comparaison, l'âge moyen de la flotte mondiale de transport est 20 ans, tandis que celui de la flotte de services maritimes est 19,6 ans.

La flotte française repose sur des armateurs nationaux à la fois puissants et dynamiques, tels que CMA CGM dans le transport de conteneurs ou Bourbon dans le secteur offshore. Elle s'appuie également sur des groupes aux activités diversifiées, à l'image du Groupe Louis-Dreyfus Armateurs, présent notamment dans la pose de câbles sous-marins, le transport des éléments d'Airbus et le développement des parcs éoliens en mer. À leurs côtés figurent des armateurs très spécialisés, comme Maritime Nantaise ou Jifmar Offshore Services, ainsi que des acteurs plus traditionnels, tels que Brittany Ferries dans le transport de passagers, ou Knutsen LNG France et Gazocean dans le transport de gaz naturel liquéfié. Enfin, certains se distinguent par leur capacité d'innovation sur des segments historiques du transport maritime, à l'instar de Ponant, positionnée sur les croisières d'expédition, ou de Neoline, qui réinvente le cargo à voile.

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

Le droit maritime est 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.

Il est habituel en droit maritime de distinguer la « sécurité » (*safety*) et la « sûreté » (*security*) maritimes. Si ces expressions-cadres englobent des

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

problématiques de grande ampleur qu'il est difficile de délimiter précisément, elles se distinguent par la nature des dangers qu'elles appréhendent : la sécurité vise les risques de mer, la sûreté les menaces intentionnelles en mer.

Sécurité maritime. – La sécurité maritime traite des risques de mer quelle qu'en soit la nature : humaine, naturelle ou désormais technologique. Soumise à la pression de la concurrence, de la rentabilité, du gigantisme ou de la vitesse, qui sont autant de facteurs contemporains d'insécurité, la sécurité maritime participe de la nécessité de prévenir la survenance des risques de mer et d'en minimiser les conséquences ; elle vise en ce sens la sécurité des personnes qui s'y exposent, celle du navire qui les affronte, celle de l'environnement qu'il menace et celle du commerce qui s'y déploie. En droit international, parmi les instruments les plus fameux en la matière, figurent les conventions SOLAS¹, STCW², MARPOL³ ou encore MLC, 2006⁴ dont on retrouve la substance en droit français dans les codes des transports et de l'environnement, notamment.

Sûreté maritime. – 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, les navires, ainsi que les personnes et les biens à bord. Il peut s'agir, dans une grande variété, de piraterie, de terrorisme, de trafics illicites ou encore de cybermenaces. Dans ces cas, parmi d'autres instruments, figurent le Code ISPS⁵, 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.

Section 2

DROIT MARITIME ET DROIT DE LA MER

Discipline attachée au droit international public, le droit de la mer contient l'ensemble des règles qui déterminent le statut juridique des mers et les droits et obligations des États en matière d'utilisation des

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

espaces maritimes¹. Longtemps coutumière, la matière, qui a pour la première fois fait l'objet d'une codification en 1958, est désormais principalement contenue dans la célèbre Convention des Nations unies du 7 décembre 1982 sur le droit de la mer (ci-après CNUDM), signée à Montego Bay et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, et qui rassemble plus de 150 États, à l'exception notable des États-Unis.

Tout en instituant de nouvelles règles, ce fameux texte, fort de plus de 130 articles, reprend pour l'essentiel les dispositions antérieurement dégagées par la coutume internationale. 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 concomitamment 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 CNUDM 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 souveraineté².

En droit interne, la définition des espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction françaises est aujourd'hui prévue par l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française³, prise sur la base de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue⁴.

Schématiquement, on peut dire que les prérogatives de l'État côtier s'amenuisent à mesure que l'on gagne le large. Au plus près de ses côtes, l'État côtier exerce sa souveraineté pleine et entière (I); un peu plus au large, il ne dispose plus que de compétences de contrôle destinées à assurer sa propre protection (II); plus loin encore, il bénéficie de certains droits souverains à finalité économique (III); enfin, en haute mer, il ne dispose d'aucun droit particulier, sinon la liberté de naviguer (IV).

I. Les espaces de souveraineté

Les eaux maritimes placées sous souveraineté sont assimilées au territoire terrestre de l'État riverain, sur lequel il exerce donc l'intégralité de ses compétences étatiques. Cette souveraineté s'apprécie selon une double approche :

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

2. A. Miron et D.-S. Robin, *Atlas des espaces maritimes de la France*, Pédone, 2022.

3. *JO* n° 286, 9 déc.

4. *JO* n° 0143, 21 juin.

horizontale, d'abord, puisqu'elle s'étend aux eaux intérieures et à la mer territoriale ; et verticale, ensuite, en ce qu'elle couvre l'ensemble de la colonne d'eau, depuis l'espace aérien surjacent jusqu'au fond des mers et leur sous-sol.

A. Les eaux intérieures

Baignant le littoral, les eaux intérieures sont les eaux adjacentes au territoire terrestre de l'État riverain qui se situent à l'intérieur de la ligne de base de la mer territoriale (CNUDM, art. 8 et s.) La ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la « laisse de basse mer » le long de la côte (art. 5). Si cependant la côte est profondément échancrée et découpée, ou s'il existe un chapelet d'îles à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des « lignes de base droites » reliant des points appropriés est employée pour tracer la ligne de base (art. 7).

Le principe repose sur la souveraineté de l'État riverain sur ses eaux intérieures (art. 2) et, par conséquent, sur la reconnaissance de son droit d'exercer à l'égard des navires étrangers en séjour dans ses ports l'ensemble de ses prérogatives de puissance publique (sécurité maritime, réglementation de la navigation, protection de l'environnement, douanes, lois de police, etc.). Cette souveraineté n'y est toutefois pas absolue, dès lors qu'un État ne peut refuser de manière discrétionnaire l'accès à ses ports à un navire de commerce étranger. L'État côtier conserve néanmoins la faculté de prendre toute mesure nécessaire pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ses eaux (CNUDM, art. 25-2).

De la même manière, l'usage international veut que les autorités locales n'interviennent à bord d'un navire étranger qu'avec discrétion, et uniquement à la demande du capitaine ou en cas de trouble à l'ordre public portuaire. Toutefois, dans leurs domaines respectifs, les Conventions SOLAS (règle 19), MARPOL (art. 5 § 2) et STCW (art. 10) reconnaissent à l'État du port la faculté de procéder à une inspection approfondie lorsqu'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas la réglementation internationale.

B. La mer territoriale

Les eaux territoriales constituent des espaces de souveraineté étatique (CNUDM, art. 2), ce qui signifie que l'État riverain y exerce ses pouvoirs dans les mêmes conditions que sur son territoire terrestre et ses eaux intérieures. Tout État est en droit de fixer la largeur de sa mer territoriale, laquelle ne peut excéder 12 milles marins, mesurés à partir des lignes de base (CNUDM, art. 3). La mer territoriale s'étend égale-

ment à l'espace aérien surjacent, ainsi qu'au fond de la mer et à son sous-sol.

Les lois de police et de sûreté y sont pleinement applicables aux navires étrangers, de sorte que l'État côtier peut y exercer l'ensemble de ses prérogatives, sous réserve du droit reconnu aux navires étrangers de bénéficier d'un « passage inoffensif » (CNUDM, art. 17 ; C. transp., art. L.5211-1 et s.).

Droit de passage inoffensif. – On entend par « passage » le fait de naviguer dans la mer territoriale soit afin de la traverser, sans pénétrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située hors de celles-ci, soit afin d'entrer dans les eaux intérieures ou d'en sortir, ou encore de faire escale dans une telle rade ou installation portuaire, ou de la quitter.

Le passage doit être continu et rapide. Il peut toutefois comporter l'arrêt et le mouillage lorsqu'ils constituent des incidents ordinaires de navigation, résultent d'un cas de force majeure ou de détresse, ou encore lorsqu'ils sont nécessaires pour porter assistance à des personnes, navires ou aéronefs en danger.

Il doit également être inoffensif. Tel est le cas lorsqu'il s'effectue conformément aux dispositions de la Convention et aux autres règles du droit international, et qu'il ne porte atteinte ni à la paix, ni au bon ordre, ni à la sécurité de l'État côtier. À l'inverse, le passage perd son caractère inoffensif lorsque le navire se livre à l'une des activités suivantes : menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'État côtier ; exercices ou manœuvres avec armes ; collecte de renseignements au détriment de sa défense ou de sa sécurité ; propagande dirigée contre ces mêmes intérêts ; lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs ou d'engins militaires ; embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en violation des lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou migratoires ; pollution délibérée et grave ; activités de pêche ; recherches ou levés ; perturbation des systèmes de communication ou de toute autre installation de l'État côtier ; enfin, toute activité sans lien direct avec le passage (art. 19-2). Les sous-marins et autres véhicules submersibles sont, pour leur part, tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon (art. 20).

L'État côtier peut adopter, pour sa mer territoriale, des lois et règlements relatifs à l'exercice du passage inoffensif. Ceux-ci peuvent notamment concerner la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, la protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation ainsi que des autres installations, la sauvegarde des câbles et pipelines, la conservation des ressources biologiques, la prévention des infractions à ses

lois et règlements en matière de pêche, ou encore en matière douanière, fiscale, sanitaire ou migratoire, ainsi que la protection de l'environnement et la recherche scientifique (art. 21).

Lorsque le passage ne satisfait pas aux conditions requises, l'État côtier peut suspendre l'exercice de ce droit dans des zones déterminées de sa mer territoriale, si cette mesure est indispensable à la sauvegarde de sa sécurité. Une telle suspension, qui ne peut introduire aucune discrimination entre navires étrangers, doit faire l'objet d'une publication (art. 25-2).

En principe, l'État côtier ne peut interrompre le passage d'un navire afin d'exercer sa juridiction pénale à l'égard d'une personne se trouvant à bord, même lorsqu'une infraction a été commise au cours de ce passage. Il en va toutefois autrement lorsque les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État côtier, lorsque celle-ci est de nature à troubler la paix du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale, lorsque l'assistance des autorités locales a été sollicitée ou si ces mesures sont nécessaires pour la lutte contre le trafic illicite des stupéfiants.

Droit français. – Le Code des transports s'inscrit dans cette logique en disposant que « les navires, y compris les navires de guerre, battant pavillon d'un État étranger jouissent du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales françaises » (C. transp., art. L.5211-1). Toutefois, afin de prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens, la loi autorise les officiers de police judiciaire à monter à bord et à procéder à une fouille de sûreté de tout navire – à l'exception des navires de guerre ou d'État – se trouvant dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale et se dirigeant, ou ayant déclaré son intention de se diriger, vers un port ou vers les eaux intérieures. La fouille de sûreté est effectuée avec l'accord du capitaine ou, à défaut, sur instructions du procureur de la République. Dans l'attente de celles-ci, le navire peut être immobilisé pour une durée maximale d'une heure.

Elle comprend l'inspection des extérieurs ainsi que des cales, soutes et locaux, aux fins de rechercher des matériels de guerre, armes, munitions ou produits explosifs. L'immobilisation du navire ou de l'engin flottant ne peut toutefois excéder le temps strictement nécessaire au déroulement des opérations. L'officier de police judiciaire informe sans délai le procureur de la République de toute infraction constatée. Des règles particulières s'appliquent lorsque la fouille porte sur des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation (art. L. 5211-3-1).

Lorsque la sécurité de la navigation l'exige, il peut en outre être imposé aux navires étrangers d'emprunter certaines voies de circulation et de respecter les dispositifs de séparation du trafic, notamment s'il s'agit de navires-citernes, de navires à propulsion nucléaire ou transportant des substances radioactives, dangereuses ou nocives. Si une telle mesure est

indispensable à la sauvegarde des intérêts essentiels de l'État, celui-ci peut également suspendre l'exercice du droit de passage inoffensif (art. L.5211-4).

II. L'espace de contrôle

Comme son nom l'indique, la zone contiguë prolonge la mer territoriale ; elle ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins à compter des lignes de base, soit 12 milles au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale. Dans cet espace, l'État côtier est habilité à exercer les contrôles nécessaires afin de prévenir et de réprimer les infractions commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale, notamment en matière douanière, fiscale, sanitaire ou migratoire. Il n'y exerce donc pas une souveraineté, mais une compétence fonctionnelle strictement encadrée.

III. Les espaces de droits souverains

La zone économique exclusive et le plateau continental ne constituent pas des espaces sur lesquels l'État côtier exerce sa souveraineté ; celui-ci n'y est toutefois pas dépourvu de prérogatives, puisqu'il y bénéficie de véritables droits souverains, instaurant, au-delà du territoire maritime *stricto sensu*, un régime juridique fondé sur la maîtrise des ressources et l'exercice de compétences finalisées.

A. La zone économique exclusive

La zone économique exclusive (ZEE), qui ne peut s'étendre au-delà de 200 milles marins à compter des lignes de base, confère à l'État côtier des droits souverains aux fins d'exploration, d'exploitation, de conservation¹ et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques de la mer, des fonds marins et de leur sous-sol. Dans l'exercice de ces droits, il peut prendre les mesures nécessaires au respect de sa réglementation à l'encontre de tout navire étranger ; ces mesures peuvent être l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'engagement de poursuites judiciaires (CNUDM, art. 73-1).

Il y exerce également sa juridiction en matière d'installation et d'utilisation d'îles artificielles, d'ouvrages et d'installations, de recherche scientifique marine ainsi que de protection et de préservation du milieu marin (art. 56). Les autres États y bénéficient toutefois des libertés de navigation

1. L'État côtier fixe par exemple le volume admissible des captures en ce qui concerne les ressources biologiques (art. 61).

et de survol ainsi que de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins (art. 58).

Avec environ 9,63 millions de km², la France dispose de la deuxième plus vaste zone économique exclusive au monde, après celle des États-Unis. Ces espaces sur lesquels elle exerce des droits souverains s'étendent sur l'ensemble des grands bassins océaniques : l'océan Atlantique, avec les Antilles, la Guyane et Saint-Pierre-et-Miquelon ; l'océan Indien, avec La Réunion, Mayotte et les îles Éparses ; l'océan Pacifique, avec la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française et Wallis-et-Futuna ; ainsi que l'océan Austral, au titre des Terres australes et antarctiques françaises, comprenant notamment les archipels de Crozet, Kerguelen, Amsterdam et Saint-Paul.

B. Le plateau continental

Le plateau continental est la pente douce sous-marine prolongeant le continent. Plus précisément, il comprend « les fonds marins et leur sous-sol au-delà de la mer territoriale sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure » (CNUDM, art. 76).

Comme dans la ZEE, l'État côtier y exerce des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles. La différence tient toutefois à l'objet de ces droits : sur le plateau continental, ils se limitent aux ressources du sol et du sous-sol marins (cas du pétrole et du gaz), c'est-à-dire aux ressources minérales ainsi qu'aux autres ressources non biologiques. Sont également incluses les espèces sédentaires, définies comme les organismes qui, au stade où ils peuvent être pêchés, sont soit immobiles sur le fond ou au-dessous du fond, soit incapables de se déplacer autrement qu'en restant constamment en contact avec celui-ci ou avec le sous-sol. Il s'agit de droits exclusifs en ce sens que, si l'État côtier n'explore pas le plateau continental ou n'en exploite pas les ressources naturelles, nul ne peut entreprendre de telles activités sans son consentement exprès (art. 77-2).

Les droits souverains que l'État côtier exerce sur le plateau continental ne lui confèrent toutefois aucun droit sur les eaux ni sur l'espace aérien surjacents (art. 78).

IV. Les espaces de liberté

En droit de la mer, la haute mer et la Zone constituent les ultimes espaces de liberté juridique, soustraits à toute appropriation étatique exclusive et gouvernés par une logique d'usage collectif.

A. La haute mer

La Convention de Montego Bay définit la haute mer par ce qu'elle n'est pas : il s'agit en effet de « toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel » (CNUDM, art. 86). Dégagée au ^{xvii}^e siècle par Grotius, la haute mer est à la fois un espace de paix (art. 88) et une zone de liberté : « La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral » (art. 87). Dès lors, « aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté » (art. 89).

La liberté de la haute mer comporte : la liberté de la navigation, qui implique que tout État a le droit d'y faire naviguer des navires battant son pavillon (art. 90) ; la liberté de survol ; la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins ; la liberté de construire des îles artificielles ; la liberté de la pêche ; enfin la liberté de la recherche scientifique.

Cet espace de liberté n'est toutefois pas un espace de non-droit, dès lors que tout navire y demeure rattaché à la loi du pavillon. En vertu du principe de juridiction exclusive de l'État du pavillon en haute mer (art. 92), chaque État exerce en effet une juridiction et un contrôle effectifs, notamment dans les domaines administratif, technique et social.

À cette fin, il tient un registre des navires, exerce sa juridiction sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur l'équipage pour les questions relatives au navire. Il adopte en outre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité en mer, qu'il s'agisse de la construction, de l'équipement et de la navigabilité des navires, de la composition des équipages, des conditions de travail, de la prévention des abordages ou encore des inspections (art. 94-1).

L'État côtier bénéficie par ailleurs d'un « droit de poursuite » (« *hot pursuit* ») d'un navire étranger, qui peut être engagé si l'État côtier a de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu à ses lois et règlements. La poursuite doit commencer lorsque le navire suspecté se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'État poursuivant ; seule une poursuite continue¹, sans interruption, peut être étendue au-delà des limi-

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

tes de la mer territoriale ou de la zone contiguë. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale d'un autre État (art. 111-3).

Dans certaines circonstances, l'État côtier peut intervenir en haute mer et y prendre des mesures proportionnées aux dommages subis ou redoutés, afin de protéger son littoral ou la pêche contre une pollution ou un risque de pollution résultant d'un accident de mer (abordage, échouement ou autre incident de navigation) (art. 221).

Le 19 juin 2023, la Conférence intergouvernementale sur la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale a adopté, sous les auspices de l'ONU, l'Accord se rapportant à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale (dit « Accord BBNJ »). Le texte est entré en vigueur le 17 janvier 2026. L'Accord BBNJ a pour objectif d'assurer la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale, dans l'immédiat et à long terme, en s'appuyant sur la mise en œuvre effective des dispositions pertinentes de la CNUDM et en renforçant la coopération et la coordination internationales. Le nouveau texte aborde quatre questions principales : les ressources génétiques marines et le partage juste et équitable des avantages ; les mesures comme les outils de gestion par zone, y compris les aires marines protégées ; les évaluations d'impact sur l'environnement ; enfin le renforcement des capacités et le transfert de technologies marines.

B. La Zone

On entend par « Zone » les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale (CNUDM, art. 1-1). La Zone et ses ressources (c'est-à-dire les ressources minérales solides, liquides ou gazeuses *in situ* qui se trouvent sur les fonds marins ou dans leur sous-sol, y compris les nodules polymétalliques – art. 133-a), sont le patrimoine commun de l'humanité (art. 136).

Aucune revendication, aucun exercice de souveraineté ou de droits souverains ni aucun acte d'appropriation n'y est reconnu. Aucun État ne peut dès lors revendiquer ou exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources, pas plus qu'aucun État ni aucune personne physique ou morale ne peut s'approprier une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources. Ces dernières présentent ainsi un caractère inaliénable, de sorte que l'humanité tout entière est investie de tous les droits sur les ressources de la Zone (art. 137-2).

Il est toutefois possible d'y mener des recherches scientifiques à des fins exclusivement pacifiques et d'exploiter la Zone ; dans ce cas, il incombe aux organisations internationales et aux États de veiller à ce que les activités qui y sont menées, par eux-mêmes, par leurs entreprises ou par des personnes physiques ou morales possédant leur nationalité ou effectivement contrôlées par eux, ou leurs ressortissants, le soient conformément à la convention (art. 139).

Ces activités doivent en outre être conduites de manière à favoriser le développement de l'économie mondiale et l'expansion équilibrée du commerce international, ainsi qu'à promouvoir la coopération internationale (art. 150), tout en tenant compte de la protection de la vie humaine et de la préservation du milieu marin (art. 145 et 146).

Pour veiller sur la Zone, la Convention sur le droit de la mer a institué plusieurs organes, au premier rang desquels l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), dont tous les États parties sont *ipso facto* membres et qui constitue l'organisation par l'intermédiaire de laquelle ils organisent et contrôlent les activités dans la Zone. Parmi d'autres, les compétences de l'AIFM comprennent notamment la réglementation des activités d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins, ainsi que l'organisation du transfert de technologies au profit des États en développement et des États technologiquement moins avancés.

Section 3

LES SOURCES DU DROIT MARITIME

Histoire. – Depuis les origines, l'histoire du droit maritime est très riche et a justifié de nombreuses études. Inspiré par l'esprit de la *Lex Rhodia de Jactu*¹ 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

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

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*¹ – consacreront l'affranchissement du droit maritime hors du Code de commerce. Fin 2010, le Code des transports viendra homogénéiser, sans complètement l'unifier, 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 systématique², l'internationalisme est de l'essence du droit maritime. Au-delà des droits internes, le droit maritime s'est en effet toujours inscrit dans une dimension transnationale, marquée par le rôle prépondérant joué par les institutions internationales dans l'élaboration des normes. Quantitativement, les conventions de droit maritime sont très nombreuses ; qualitativement, si certains textes font figure de piliers de la matière, d'autres ont une portée plus modeste par leur objet ou par le régime juridique qu'ils organisent. En tout état de cause, il ne serait ni possible ni opportun d'en dresser un inventaire exhaustif : seules les principales conventions seront donc évoquées ici, avant d'être examinées plus en détail dans les développements qui leur sont consacrés.

A. Les conventions CMI

Le Comité maritime international (CMI)³ est une organisation non gouvernementale fondée à Anvers en 1897, consacrée à l'unification et à l'harmonisation du droit maritime international. Ce comité est une association à but non lucratif qui réunit des comités nationaux composés notamment d'associations du droit maritime, telle l'Association française de droit maritime (AFDM)⁴. Il s'agit de la première et de la plus ancienne organisation internationale en activité consacrée au droit maritime. Son rôle est nettement exprimé dans ses statuts : contribuer par tous moyens et

1. Selon l'expression du professeur Bonassies, in « La loi maritime du Doyen Rodière doit-elle être réformée ? », *DMF*, 2009. 809.

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

3. <https://comitemaritime.org/>

4. www.afdm.asso.fr/

activités appropriées à l'unification du droit maritime dans tous ses aspects (art. 1^{er}).

Si le CMI n'adopte pas de normes contraignantes, son influence doctrinale et technique est considérable puisque ses travaux (projets de conventions, règles types, recommandations) servent souvent de base aux conventions adoptées ensuite sous l'égide d'organisations intergouvernementales, notamment l'OMI.

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.

B. Les conventions OMI

Née à Genève en 1948, l'Organisation maritime consultative internationale (OMCI), devenue en 1982 Organisation maritime internationale (OMI ou *IMO* en anglais)¹, siège à Londres. Elle regroupe 174 États membres et 3 membres associés (Hong Kong, Macao, Îles Féroé). Cette agence spécialisée de l'ONU, parfois présentée comme « l'ONU de la mer », est chargée de la sécurité et de la sûreté maritimes et de la préven-

1. www.imo.org/fr

tion de la pollution marine et atmosphérique par les navires. Il s'agissait dans un premier temps d'un organe essentiellement technique, dont le rôle se limitait à adopter résolutions et recommandations sans caractère obligatoire, mais le naufrage du *Torrey Canyon* le 18 mars 1967 incita les États à confier à l'OMI une bonne partie des questions juridiques relatives à la sécurité maritime. Les mesures de l'OMI couvrent ainsi tous les aspects du transport maritime international, y compris la conception, la construction, l'équipement, les effectifs, l'exploitation et l'élimination des navires.

La structure de l'OMI est semblable à celle des autres institutions onusiennes spécialisées. Elle est administrée par un Conseil actuellement composé de 40 États¹. L'Assemblée, qui réunit l'ensemble des États membres tous les deux ans, définit la politique générale de l'institution. Le secrétariat de l'OMI se compose du secrétaire général et de quelque 300 fonctionnaires internationaux basés à Londres. Le Secrétaire général de l'Organisation est aujourd'hui M. Arsenio Dominguez, nommé à ce poste pour un mandat de quatre ans avec effet au 1^{er} janvier 2024. L'OMI comporte aussi un certain nombre de comités spécialisés, parmi lesquels le Comité de la sécurité maritime, en charge de la sécurité de la construction, de l'équipement et des opérations des navires de la marine marchande et de la gestion des conventions sur la sécurité à la mer. Des sous-comités soutiennent le travail des principaux comités techniques.

Son activité normative² est très variée dans son champ de compétence privilégié : la sécurité maritime au sens large. En la matière, les textes lui permettent d'examiner les questions de compétence et de faire des recommandations à leur sujet, ainsi que d'élaborer des projets de conventions, d'accords et d'autres instruments appropriés.

Forte de cette compétence, l'OMI a à ce jour 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, MARPOL, le RIPAM, les Conventions LLMC et STCW, ou encore le Code ISPS (v. *infra*). Ces textes sont régulièrement amendés.

1. Pour l'exercice 2026-2027, la France fait partie des membres de « catégorie B », parmi les « 10 États ayant le plus grand intérêt dans le commerce maritime international ».

2. 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 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.

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.

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.

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 des échanges Nord-Sud. 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.

Depuis 1968, la CNUCED publie chaque année une Étude sur les transports maritimes², qui propose une analyse des évolutions structurelles et conjoncturelles du commerce maritime, des ports et du transport maritime, ainsi qu'un vaste ensemble de données statistiques.

CNUDCI. La Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI)³ est le principal organe du système onusien 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.

Les négociations pour la Convention du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer (« Règles de Hambourg ») ont été menées sous son égide, la CNUDCI a également collaboré avec l'OMI à la rédaction de

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

2. [https://unctad.org/publications-search?f\[0\]=product%3A393](https://unctad.org/publications-search?f[0]=product%3A393)

3. www.uncitral.org

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. Récemment, c'est sur proposition de la CNUDCI que l'Assemblée générale des Nations unies a adopté la Convention des Nations unies du 7 décembre 2022 sur les effets internationaux des ventes judiciaires de navires, dite Convention de Beijing.

OIT. L'Organisation internationale du travail¹ a été créée en 1919 par le Traité de Versailles qui mit fin à la Première Guerre mondiale. Première institution spécialisée des Nations unies en 1945, 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. Unique agence tripartite de l'ONU, l'OIT réunit des représentants des gouvernements, employeurs et travailleurs de 187 États membres.

En matière maritime, une soixantaine de conventions et recommandations ont été adoptées en direction des gens de mer. L'OIT promeut les normes du travail maritime par la publication de recueils de directives pratiques, de principes directeurs et autres rapports. La Commission paritaire maritime se réunit périodiquement pour actualiser le salaire minimum de base ou le salaire minimum des matelots qualifiés.

La 94^e session de la Conférence internationale du travail a notamment adopté, le 23 février 2006, la Convention du travail maritime (MLC, 2006), venue consolider les droits des marins au sein d'un instrument unique qui établit les normes minimales de travail et de vie qui s'appliquent à tous les gens de mer travaillant à bord de navires. Un autre texte important est la Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, qui comme son nom l'indique propose une nouvelle pièce d'identité destinée à accroître la sécurité maritime tout en facilitant les permissions à terre et les déplacements professionnels des marins.

1. www.ilo.org

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.

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 désormais à la mise en mouvement d'une véritable politique maritime intégrée. 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 maritime¹, c'est en interaction avec la politique générale menée par l'OMI que l'UE pratique et intensifie sa politique en matière de sécurité maritime² 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 III³, 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

1. Régl. 4056/86, JOCE L.378, 31 déc.

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

3. V. *infra* sur ces « paquets ».

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.

sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions. La Directive 9/123 du 21 octobre 2009¹ 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 navires².

Conformément à l'objectif de parvenir à la neutralité climatique à l'échelle de l'Union au plus tard en 2050, le Règlement (UE) 2023/1805 du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime (dit *FuelEU Maritime*)³ et modifiant la directive 2009/16/CE a établi des règles communes pour limiter l'intensité en gaz à effet de serre (GES) de l'énergie utilisée par les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 qui servent au transport de passagers ou de marchandises à des fins commerciales, quel que soit leur pavillon, de même qu'une obligation d'utiliser l'alimentation en électricité à quai ou une technologie à émissions nulles dans les ports de l'UE. D'autres textes intéressent la décarbonation du transport maritime⁴.

Plus récemment, le paquet sur la sécurité maritime s'est enrichi de quatre nouvelles Directives en faveur d'un transport maritime sûr, propre et moderne dans l'UE. Elles portent respectivement sur le contrôle par l'État du port (Directive 2024/3099 du 27 novembre 2024⁵), le respect des obligations des États du pavillon (Directive 2024/3100 du 27 novembre 2024⁶), la pollution causée par les navires et l'introduction de sanctions administratives en cas d'infractions (Directive 2024/3101 du 27 novembre 2024 modifiant la Directive 2005/35/CE⁷), enfin les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (Directive 2024/3017 du 27 novembre 2024⁸).

Pêle-mêle, il existe aussi des textes concernant la lutte contre la criminalité environnementale, le cabotage maritime, la responsabilité des propriétaires de navires en cas d'accident, le transport de marchandises dangereuses, la coopération en matière de surveillance maritime, l'échange d'informations, la sûreté des navires et des installations portuaires, la construction navale, le changement de registre de navires de charge et

1. JOUE L.280, 27 oct.

2. JOUE L.151, 7 juin.

3. C. transp., art. 229-19 à R.229-133.

4. Not. Régl. (UE) 2023/1804, 13 sept. 2023, sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE ; Régl. (UE) 2015/757, 29 avr. 2015, concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.

5. JOUE L.2024/3099, 16 déc.

6. JOUE L.2024/3100, 16 déc.

7. JOUE L.2024/3101, 16 déc.

8. JOUE L.2024/3017, 6 déc.

des navires à passagers, l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, la sécurité des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse, l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers, les droits des passagers voyageant par mer, les installations portuaires pour les déchets des navires, y compris les résidus de cargaisons, etc.

III. Les sources internes

Malgré l'internationalisme intrinsèque du droit maritime, le droit comparé met en lumière la persistance d'un pluralisme des cultures juridiques maritimes. En particulier, la *common law* anglaise, qui a connu son âge d'or au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, continue d'exercer aujourd'hui une influence considérable sur l'évolution du droit maritime.

Lex Rodiera. – Au XX^e siècle, dans le prolongement d'une riche histoire, les « lois Rodière » adoptées entre 1966 et 1969 marquent un tournant important.

Pensé à l'origine pour la marine à voile lors de sa promulgation en 1807, le Code de commerce avait néanmoins su évoluer pour intégrer les transformations du droit maritime (transport de marchandises, hypothèque maritime, événements de mer, etc.). Toutefois, les réformes successives, partiellement insérées dans son livre II ou dispersées dans des lois spéciales, avaient abouti à un ensemble normatif hétérogène et peu lisible. Il devenait ainsi nécessaire de remplacer le livre II du code par des textes nouveaux. C'est sous l'impulsion du doyen Rodière, cheville ouvrière de la réforme, que ce travail de refonte a été mené à bien, au point d'associer durablement son nom à la modernisation du droit maritime français, structuré en cinq lois accompagnées de leurs décrets d'application :

– loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (*JO* 24 juin) et décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 (*JO* 11 janv.) sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Ces textes portaient également sur le transport de passagers et les croisières ;

– loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 (*JO* 4 janv.) et décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 (*JO* 4 nov.) portant statut des navires et autres bâtiments de mer. Ces textes portaient sur l'individualisation et la francisation des navires, la construction navale, la forme des actes relatifs à la propriété, l'exploitation en copropriété, les privilèges, les hypothèques maritimes, la responsabilité du propriétaire, enfin la saisie ;

– loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 (*JO* 9 juill.) et décret n° 68-65 du 19 janvier 1968 (*JO* 25 janv.) sur les événements de mer portant sur l'abordage, l'assistance, le sauvetage et les avaries communes ;

– loi n° 67-522 -8 du 3 janvier 1969 (*JO* 5 janv.) et décret n° 68-64 du 19 janvier 1968 (*JO* 25 janv.) relatifs à l'armement et aux ventes maritimes ;

– loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 (*JO* 5 janv.) et décret n° 69-679 du 19 juin 1969 (*JO* 22 juin) relatifs à l'armement et aux ventes maritimes.

Bien qu'elle ait subi quelques modifications au fil du temps, la substance de la *Lex Rodiera* se retrouve aujourd'hui, sauf exception, dans le Code des transports.

Code des transports. – Longtemps dispersé entre plusieurs codes et une multitude de textes épars, le droit maritime français a fait l'objet d'une importante entreprise de rationalisation et d'harmonisation au sein du Code des transports. Plus de trois siècles après l'ordonnance de la Marine de Colbert, la partie législative du Code est ainsi créée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010¹, entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010. L'essentiel de la partie réglementaire relative aux questions maritimes résulte du décret n° 2016-1893 du 28 décembre 2016², ces textes faisant régulièrement l'objet de modifications et de mises à jour.

Le Code des transports s'inscrit dans une ambition ancienne poursuivant un double objectif : d'une part, réunir, structurer et clarifier un ensemble juridique fragmenté et hétérogène ; d'autre part, l'insérer dans un cadre normatif de niveau législatif. Dans cette perspective, la codification du droit maritime constitue une avancée notable en ce qu'elle favorise l'homogénéisation et la défragmentation de la matière. Pour autant, l'unification aurait pu être plus aboutie si avait été retenu le projet d'un véritable Code de la mer³, ce que le volet maritime du Code des transports n'est pas.

Le code est composé de six parties : la première regroupe les dispositions de portée générale ou communes à au moins deux modes de transport, alors que la cinquième est consacrée au transport et à la navigation maritimes⁴. Plus précisément, cette partie, principalement codifiée à droit constant, se singularise par son impressionnant volume puisqu'elle réunit plus de 1 200 articles pour sa partie législative.

1. *JO* 3 nov. Plusieurs textes sont par la suite venus compléter ou corriger la première version du Code.

2. Décr. n° 2016-1893, 28 déc. 2016, *JO* 29 déc.

3. G. Piette, « Un Code de la mer ? », *DMF* 2016. 930. – En ce sens, v. L. n° 2016-816, 20 juin 2016 pour l'économie bleue, *JO* 21 juin, spéc. art. 97.

4. La première partie contient les dispositions communes aux transports, la deuxième traite du transport ferroviaire, la troisième du transport routier, la quatrième de la navigation intérieure et du transport fluvial, la cinquième du transport et de la navigation maritimes, la sixième de l'aviation civile.

La cinquième partie du Code des transports est ainsi organisée :

Livre I – 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

Limitant lui-même son champ d'application *au transport et à la navigation maritime*, le Code des transports ne couvre cependant pas toutes les questions maritimes, dont certaines demeurent traitées par 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 de commission de transport est affecté au Code de commerce. Les assurances maritimes relèvent principalement du Code des assurances et dans une moindre mesure du Code de l'environnement. La répression des actes de piraterie maritime 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 l'action de l'État en mer. 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. Les épaves archéologiques sous-marines sont rattachées au Code du patrimoine.

Section 4

LES INSTITUTIONS DU DROIT MARITIME

Le droit maritime repose sur un ensemble d'institutions chargées d'assurer l'encadrement administratif et juridictionnel des activités maritimes. En raison du caractère stratégique de la mer, tant sur le plan économique que sécuritaire, l'organisation institutionnelle du droit maritime revêt une

Droit maritime

Arnaud Montas, *professeur de droit privé et sciences criminelles*
à l'Université de Bretagne Occidentale

Le droit maritime est une discipline originale qui regroupe l'ensemble des règles juridiques applicables à la navigation et, plus largement, aux activités humaines en mer.

Traditionnellement présenté comme une branche du droit commercial, le droit maritime couvre en réalité un champ bien plus vaste, à la croisée du droit international privé, du droit des biens, des contrats, des sociétés, du travail, des assurances, des sûretés, de l'environnement, de la défense, du droit pénal et des droits humains.

Structuré en cinq parties (le navire ; les travailleurs ; les événements de mer ; les menaces ; le commerce), cet ouvrage explore l'ensemble des dimensions juridiques de l'aventure humaine en mer, en privilégiant les textes les plus récents et les évolutions marquantes de la jurisprudence. Il apporte ainsi des réponses à la fois théoriques et pratiques aux grands enjeux contemporains du droit maritime : sécurité et sûreté maritimes, responsabilités en cas d'accident, pavillons de complaisance, droit des gens de mer, piraterie, trafics illicites, transport de marchandises et de personnes, assurance maritime et protection de l'environnement marin.

Il s'adresse :

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

ISBN: 978-2-311-41538-4



9 782311 415384



39 €

Retrouvez tous les ouvrages Vuibert sur :

www.Vuibert.fr